SOCIETE
DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE
DU QUEBEC

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT 4

LA SOCIÉTÉ 9

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION 10

LE COMITÉ DE DIRECTION 12

L'ORGANIGRAMME 13

LE CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER 14

- LA GESTION DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 15
- UN NOUVEAU MANDAT : LE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES 15
- LES OPÉRATIONS RELIÉES AU PERMIS DE CONDUIRE ET À L'IMMATRICULATION 16
- LES USAGERS DE LA ROUTE 17
- LES VÉHICULES ROUTIERS 21
- L'INSTAURATION DES NORMES DE SÉCURITÉ POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS 23

LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 24

- L'AMÉLIORATION DES CONNAISSANCES SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE 25
- L'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 27
- LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION 28
- LA CONCERTATION 32

L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE 34

- LE RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE 35
- L'AMÉLIORATION DU SERVICE À LA CLIENTÈLE 37
- LE TRAITEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION 37
- LA RÉADAPTATION DES ACCIDENTÉS 38
- LA TRAUMATOLOGIE 38
- LES AUTRES TYPES D'INDEMNISATION 39
- LES COÛTS DU RÉGIME 39

LA GESTION DES RESSOURCES 40

- LES RESSOURCES HUMAINES 41
- LES RESSOURCES INFORMATIONNELLES 43
- LES RESSOURCES MATÉRIELLES ET IMMOBILIÈRES 44
- LA CONSTRUCTION DU SIÈGE SOCIAL 44
- LES RESSOURCES EN RÉGION 45
- COMMENTAIRES SUR LES ÉTATS FINANCIERS 47

LES ÉTATS FINANCIERS 51

92-00055/

Québec, le 30 avril 1991

Monsieur Jean-Pierre Saintonge
Président de l'Assemblée nationale
Gouvernement du Québec
Québec

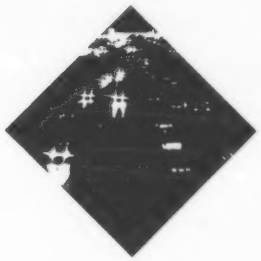
Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport d'activité de la Société de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 décembre 1990.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Sam L. Elkas



Sillery, le 30 avril 1991

Monsieur Sam L. Elkas
Ministre des Transports
700, boulevard Saint-Cyrille Est
29e étage
Québec

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activité de la Société de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 décembre 1990.

Ce rapport a été préparé conformément aux dispositions de l'article 19 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le président-directeur général
de la Société de l'assurance automobile du Québec,

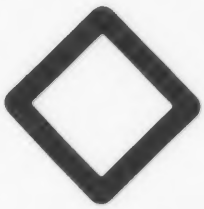
Jean-P. Vézina

En décembre 1990, la Société de l'assurance automobile du Québec s'est donné une nouvelle symbolique institutionnelle.

Ce nouveau visuel a été conçu à la suite du changement de la dénomination sociale de « Régie » en « Société ».

La forme du toit exprime un sentiment de protection qui rejoint la mission et les objectifs de la Société, à savoir : offrir une protection valable à tous les usagers de la route.

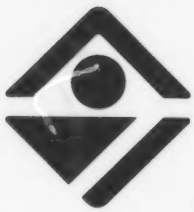
Le cercle symbolise la personne sans distinction de sexe, d'âge ou de nationalité. On insiste donc sur une des priorités de la Société qui est de privilégier la personne avant toute chose.



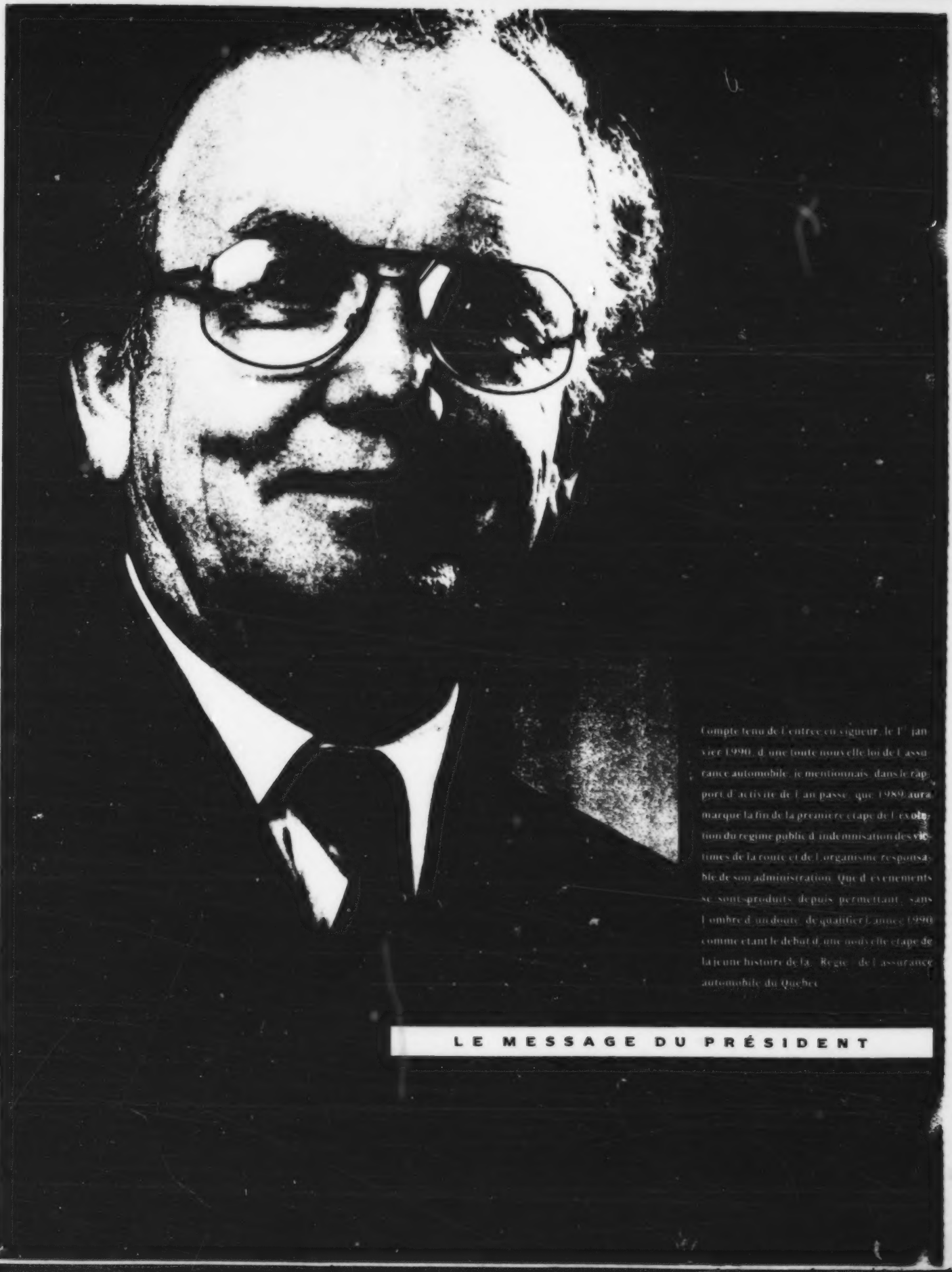
Le losange reprend la forme du panneau de mise en garde contre les dangers reliés à l'usage de la route.

Le port de la ceinture de sécurité et le contexte routier sont aussi mis en évidence par le fond contrastant avec le vert du symbole.

Une fois assemblés, tous ces éléments convergent vers un même résultat : dégager une image dynamique et distinctive de la Société.



SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC



Compte tenu de l'entrée en vigueur, le 1er janvier 1990, d'une toute nouvelle loi de l'assurance automobile, je mentionnais, dans le rapport d'activité de l'an passé, que 1989 aura marqué la fin de la première étape de l'existence du régime public d'indemnisation des victimes de la route et de l'organisme responsable de son administration. Que d'événements se sont produits depuis permettant, sans l'ombre d'un doute, de qualifier l'année 1990 comme étant le début d'une nouvelle étape de la jeune histoire de la Régie de l'assurance automobile du Québec.

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT

Tout d'abord l'organisme a changé d'appellation. Il est désormais, depuis le 22 juin, désigné sous le nom de Société de l'assurance automobile du Québec. Cette nouvelle dénomination ne change pas le statut légal de l'organisme puisque déjà la « Régie » de l'assurance automobile était une corporation au sens du Code civil. Dans ce contexte, le terme « Société » convient beaucoup mieux au statut de l'organisme et reflète davantage la nature de ses activités.

Par ailleurs, le Conseil des ministres décide, le 4 juillet 1990, de regrouper à la Société toutes les activités opérationnelles de contrôle sur route et en entreprise du transport des personnes et des marchandises. Ce nouveau mandat est officiellement confié à la Société au moment de la sanction, le 20 décembre 1990, du projet de loi intitulé « Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives ».

La Société, d'année en année, multiplie ses efforts afin d'améliorer le bilan routier. Fort heureusement, depuis 1988 le nombre de victimes d'accident de la route a diminué sensiblement au Québec. Même s'il y a encore place à une très grande amélioration, il est particulièrement encourageant de constater que les données de 1990 constituent le meilleur bilan routier observé depuis que des statistiques sont compilées dans ce domaine.

Enfin, sur le plan administratif, l'année 1990 aura été marquée à la Société par la première vérification d'optimisation des ressources. Le Vérificateur général, dans son rapport final, formule quelques recommandations visant à améliorer certains aspects de la gestion, mais il a aussi cru bon, même si cela n'était pas l'objet premier de son mandat, d'y souligner plusieurs éléments concernant la qualité de la gestion.

UNE MEILLEURE COUVERTURE POUR LES ASSURÉS

Les principaux objectifs poursuivis par la réforme de la Loi sur l'assurance automobile du Québec étaient d'accorder une meilleure indemnisation aux victimes de la route, principalement aux grands blessés, et de rééquilibrer les indemnités en fonction des besoins véritables des victimes et de leur perte économique réelle. Il est trop tôt, après seulement un an de fonctionnement, pour dresser un bilan exhaustif de l'impact de la nouvelle loi. Toutefois, il apparaît déjà clairement que les modifications apportées donnent des résultats fort positifs et que les objectifs seront atteints.

Il est important de souligner que les dépenses d'indemnisation apparaissant aux états financiers pour l'année 1990 ne reflètent que très partiellement les modifications apportées à la loi et les majorations des sommes versées aux victimes. En effet, une grande partie des déboursés de 1990 visent à indemniser les victimes d'accidents survenus dans les années antérieures. En outre, les montants forfaitaires pour séquelles, qui ont été en 1990 et de nouveau en 1991 substantiellement accrus, ne peuvent être versés avant la stabilisation de l'état de santé des victimes. Ainsi, cette catégorie d'indemnités est forcément payée plusieurs mois après la date de l'accident.

Les dispositions de l'article 83.7 de la nouvelle Loi de l'assurance automobile du Québec permettent à la Société de prendre les mesures nécessaires et d'effectuer les dépenses qu'elle croit convenables pour contribuer à la réadaptation des accidentés de la route. La réadaptation vise à atténuer ou à faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel et à faciliter la réinsertion dans la société et le retour à la vie normale des victimes de la route. Avec les années, la Société a acquis une bonne expertise en ce domaine et les programmes mis de l'avant donnent d'excellents résultats. Au cours de l'année 1990, la Société a versé à ce chapitre 10,1 millions de dollars auxquels il faut ajouter 6,2 millions en aide personnelle comparativement à 8,5 et 3,4 millions respectivement en 1989, soit une augmentation globale de 37 %.

Voilà une manifestation tangible de la réorientation de la Loi de l'assurance automobile puisque la réadaptation et l'aide personnelle sont accordées aux victimes grièvement blessées.

LE MEILLEUR BILAN ROUTIER JAMAIS OBSERVÉ

Nous avons terminé l'année 1990 avec 1 083 victimes décédées sur les routes du Québec, ce qui est beaucoup trop, d'autant plus que les jeunes représentent toujours dans ce bilan une proportion relativement plus élevée que les conducteurs plus âgés et plus expérimentés. Néanmoins, il s'agit d'une baisse de 5,1 % par rapport à 1989 et du meilleur bilan routier jamais observé. Le nombre de blessés graves et le nombre de blessés légers ont également chuté respectivement de 6,2 % et de 7,6 % en 1990, se situant au plus bas niveau des dix dernières années. Faut-il rappeler que nous déplorions, au début des années soixante-dix, plus de 2 000 morts sur les routes annuellement. Le chemin parcouru est donc réel et très significatif surtout si l'on tient compte que depuis ce temps le nombre de véhicules en circulation et le nombre de titulaires de permis de conduire se sont tous deux accrus de l'ordre de 70 %.

Plusieurs ombres demeurent cependant au tableau. La sécurité des piétons prend notamment une dimension alarmante, en particulier dans la région de Montréal. En 1990, 178 piétons ont perdu la vie des suites d'un accident de la route comparativement à 148 en 1989.

La situation se détériore également en ce qui concerne les cyclistes. Par ailleurs, même si le taux de port de la ceinture atteint chez nous des sommets inégalés en Amérique du Nord, le Québec se classe loin derrière en ce qui concerne l'utilisation adéquate de systèmes de retenue pour enfant.

Enfin, malgré les efforts consacrés à la lutte contre la conduite en état d'ébriété et, notamment à l'engagement de la Société dans l'Opération Nez rouge, dans les festivals d'été et au Carnaval de Québec, l'alcool est malheureusement encore beaucoup trop présent sur les routes du Québec.

Voilà autant de préoccupations et de cibles bien précises qui orienteront notre action et nos campagnes de publicité en 1991. Tous ces efforts seront dirigés principalement vers les jeunes puisqu'ils sont relativement beaucoup plus impliqués dans les accidents. C'est aussi au cours de 1991 qu'entreront en vigueur les nouvelles normes d'accès à la conduite automobile et le permis probatoire.

Toutes les réflexions, toutes les actions de la Société de l'assurance automobile visent directement ou indirectement l'amélioration du bilan routier : moins de morts, moins de blessés graves, moins de souffrances inutiles. Au début des années soixante-dix, nous détenions, en Amérique du Nord et parmi les pays industrialisés, le championnat des accidents routiers et des victimes de la route. Le Québec se situe maintenant, en termes relatifs, légèrement au-dessus de la moyenne des pays industrialisés. Il n'y a aucune raison pour que nous ne puissions pas rapidement atteindre la performance des pays scandinaves qui « jouissent » de conditions climatiques comparables aux nôtres et qui présentent depuis plusieurs années les meilleurs bilans routiers.

UNE SITUATION FINANCIÈRE EXCEPTIONNELLE ET DES CONTRIBUTIONS PEU ÉLEVÉES

La situation financière de la Société fait l'objet, depuis quelques années, non seulement de discussions, mais également de convoitises. De fait, d'une situation déficitaire en 1983, la Société a accumulé depuis une réserve de stabilisation de plusieurs millions de dollars. Presque à chaque année depuis 1985, j'ai profité du rapport d'activité pour expliquer les raisons de cette situation, mais il y a lieu, compte tenu du débat actuel, d'y revenir.

D'abord, contrairement à une perception faussement répandue, les contributions d'assurance au régime public d'indemnisation des victimes de la route n'ont pas connu de hausse depuis plusieurs années. En fait, les contributions des propriétaires de véhicules de promenade et des titulaires de permis de conduire ont été diminuées de 14 % en 1987 et sont restées inchangées depuis ce temps malgré l'inflation des prix et des coûts. Il ne faut pas confondre « droits d'immatriculation et de permis » et « contributions d'assurance ». Dans le premier cas, il s'agit de droits que la Société perçoit au nom du ministère des Finances. Dans le deuxième cas, les sommes perçues demeurent à la Société et doivent servir à l'administration du régime.

La hausse de la réserve de stabilisation s'explique, pour l'essentiel, par la conjugaison de trois principaux facteurs : une conjoncture économique exceptionnelle qui maintient depuis 1984 le taux de rendement net sur les placements à des sommets jamais égalés, un bilan routier qui s'améliore d'année en année très sensiblement et, enfin, une administration très performante de la part de la Société notamment en ce qui concerne les efforts de réadaptation. L'évolution de la réserve de stabilisation n'a donc aucunement été provoquée par la hausse des contributions d'assurance. Au contraire, le niveau élevé de la réserve a permis d'abaisser en 1987 et de geler par la suite les contributions d'assurance. De fait, si on devait maintenant faire disparaître d'un seul trait cette réserve, il faudrait hausser les contributions de plus de 25 %, puisque la Société et les automobilistes seraient privés des revenus de placement provenant de cette réserve.

La réserve de stabilisation appartient aux automobilistes et doit leur être retournée, notamment, sous la forme d'une meilleure indemnisation des victimes, d'une baisse ou d'un gel des contributions d'assurance, comme ce fut le cas ces dernières années. Somme toute, les automobilistes sont les premiers bénéficiaires de l'amélioration de leur comportement et de leur plus grande vigilance sur les routes.

Faut-il rappeler que la Société est tenue de par la loi sanctionnée le 22 juin dernier de verser, au cours des cinq prochaines années, au Fonds consolidé de la province, le montant total de 625 millions de dollars à des fins d'immobilisations en matière de sécurité routière. Cette somme est prise directement dans la réserve de stabilisation et n'affecte donc pas directement les opérations courantes. Cette ponction a fait l'objet de nombreuses discussions. Comme nous l'avons déjà indiqué au Vérificateur général, les dirigeants de la Société n'ont pas à commenter les décisions prises par l'Assemblée nationale du Québec.

UN CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER À L'IMAGE DE LA SOCIÉTÉ

Huit organismes et ministères, dans le cadre de l'application d'une douzaine de lois, doivent exercer des contrôles sur route. Il s'agit d'abord de sécurité publique, y compris de sécurité routière, mais aussi de contrôles économiques et de la surveillance des poids et dimensions qui ont une importance capitale sur la protection des ponts et chaussées. Le regroupement de ces diverses activités de contrôle sur route est réclamé depuis fort longtemps par l'industrie du transport des personnes et des marchandises. Mais à qui confier un tel rôle ?

Après bien des réflexions et une consultation de tous les intervenants, le Conseil des ministres a décidé de confier ce mandat à la Société de l'assurance automobile. Les raisons qui ont été invoquées pour motiver ce choix ont trait à la présence de la Société depuis quelques années dans le dossier de la vérification mécanique des véhicules et de l'existence à la Société d'une structure régionale capable de prendre en main rapidement l'organisation opérationnelle des contrôles sur route. Au-delà de ces motifs, il faut cependant ajouter que la façon dont la Société assume jusqu'à maintenant ses mandats et la crédibilité dont elle jouit auprès des usagers de la route ont été déterminantes dans la décision gouvernementale.

Fort de cette confiance manifestée par le gouvernement et par les membres de l'Assemblée nationale, tout a été mis en œuvre pour élaborer les structures d'un contrôle du transport routier à l'image de la Société. Le travail a consisté, en 1990, à préparer la législation afin d'énoncer des règles de jeu claires et facilement applicables, à préparer un plan triennal et une stratégie de mise en œuvre et à faire approuver, par les autorités centrales et le conseil d'administration de la Société les grands paramètres de l'organisation : effectif, ressources matérielles, financières et informatiques.

La Société était donc prête, dès le 1er janvier 1991, à assurer le contrôle réel sur route du transport des personnes et des marchandises. Bien sûr, ce n'est qu'à la fin de 1992 qu'elle atteindra sa vitesse de croisière et qu'elle aura remplacé tous les organismes et ministères concernés par les contrôles routiers.

L'encadrement et la prise en charge de ce nouveau mandat se font dans le respect des mêmes principes et la recherche des mêmes objectifs qui animent toutes les activités de la Société : répondre aux besoins des clients, agir en concertation avec les intervenants, bien déterminer et diffuser très largement les règles du jeu, mais ne jamais tolérer d'accroc aux principes de l'intégrité et de l'équité.

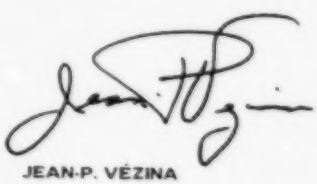
UN RÔLE ÉCONOMIQUE DE PREMIER PLAN

Il est rare que l'on mentionne l'apport de la Société de l'assurance automobile à l'économie québécoise puisque les objectifs de la Société ne s'articulent pas ainsi. Cependant, cette contribution est non seulement capitale, mais se compose de plusieurs facettes.

D'abord sur le plan de l'assurance, les indemnités versées contribuent pour l'essentiel à combler la perte économique des victimes et à soutenir leur pouvoir d'achat. Par ailleurs, en quelques années, la Société a acquis, en outre, 24,9 % des unités du Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Ces unités ont une valeur de réalisation de près de 5 milliards de dollars.

La Société de l'assurance automobile est devenue en quelques années l'une des très grandes entreprises du Québec : près de 3 000 employés, des actifs de 4,8 milliards de dollars, une location d'espace de plus de 60 000 m^2 répartis sur tout le territoire, des achats annuels de plus de 75 millions de dollars en biens et services sans compter, en 1990, 28,5 millions de dollars dépensés pour la construction du siège social.

La Société est aussi devenue un chef de file dans le domaine des technologies de l'information. Cet engagement, qui ne vise qu'à améliorer les services offerts aux usagers de la route, contribue grandement au développement de l'excellence de l'industrie québécoise de l'informatique.



JEAN-P. VÉZINA

LA SOCIÉTÉ

Créée en 1977, la Société de l'assurance automobile du Québec* est une corporation au sens du Code civil et jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement. Elle est gérée par un conseil d'administration composé de onze membres, dont un président et un vice-président, tous nommés par le gouvernement. Le président est aussi directeur général de l'organisme. Le ministre des Transports est responsable des activités de la Société devant l'Assemblée nationale, depuis octobre 1980.

La Société a pour mission de réduire les risques inhérents à l'usage de la route. Trois plans d'action à la fois distincts et complémentaires s'intègrent à cette mission. Il s'agit du CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER, de la PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE et de l'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE.

D'une part, la Société exerce le rôle de gestionnaire principal du Code de la sécurité routière par la recommandation et l'application des normes appropriées. À compter du 1er janvier 1991, cette responsabilité englobera le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises, et ce, en vertu de modifications au Code de la sécurité routière, adoptées en décembre 1990. La Société assume également son rôle de chef de file en sécurité routière. Elle a comme objectif de diminuer les accidents et les dommages corporels qui y sont associés en privilégiant des moyens de persuasion : efforts de sensibilisation, d'éducation et de concertation auprès de la population et de différents partenaires.

D'autre part, l'indemnisation de la perte économique et les efforts de réadaptation réduisent les conséquences des dommages corporels subis par les accidentés.

La Société perçoit également les revenus de l'État reliés aux droits d'immatriculation et aux droits de permis de conduire. La Société effectue en outre le contrôle de l'assurance de responsabilité contre les dommages matériels.

* En vertu de la loi 50 adoptée le 22 juin 1990, la Régie de l'assurance automobile du Québec est désormais désignée comme la Société de l'assurance automobile du Québec.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

PRÉSIDENT
Jean-P. Vézina,
économiste
Président-directeur général
Société de l'assurance
automobile du Québec

VICE-PRÉSIDENT
Paul Vézina, avocat
Vézina, Pouliot & Associés
(Québec)

MEMBRES
Louis-Marie Beaulieu, c. a.
Président du Conseil et
chef de direction
Groupe Desgagnés inc.
(Québec)

Jean-Pierre Belmonte,
rédacteur en chef
Revue Moto Journal

Michel Demers, avocat
Stein, Monast,
Pratte & Marseille (Québec)

Jean-J. Frenette, c. g. a.
Directeur adjoint à l'accueil
Office du tourisme et des
congrès (CUQ) (Québec)

Robert B. Keefler,
administrateur
Président du Centre
d'orientation de la vie
(Montréal)

Marcel Lacaille,
administrateur
Canaco inc.
(Saint-Bernard de Lacolle)

Roger Lessard, notaire
Gaudreau & Lessard
(Québec)

Kostia Pantazis,
courtier en assurances
Agence d'assurance Pantazis,
Assimakopoulos, Pantazis inc.
(Montréal)

Rolland Tremblay,
courtier en assurances
Cyrille Taillon assurances ltée
(Roberval)

SECRÉTAIRE
Claude Gélinas, avocat
Directeur des services
juridiques
Société de l'assurance
automobile du Québec

LE COMITÉ DE DIRECTION

DIRECTION GÉNÉRALE
Jean-P. Vézina,
président-directeur général

VICE-PRÉSIDENCE
À L'ADMINISTRATION
ET AUX FINANCES
Michel Giguère,
vice-président

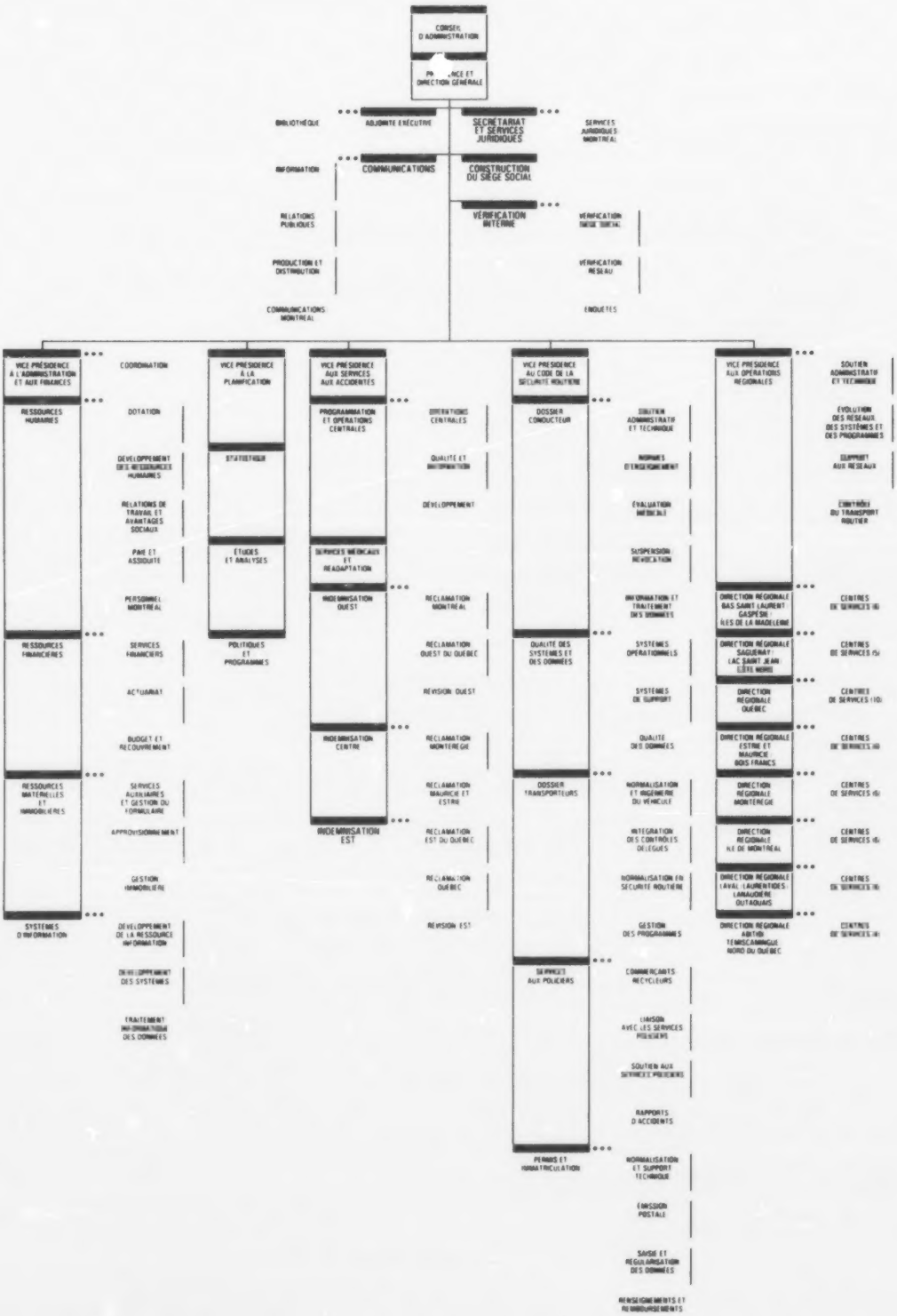
VICE-PRÉSIDENCE
AU CODE DE LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
Jean-Marie Lalande,
vice-président

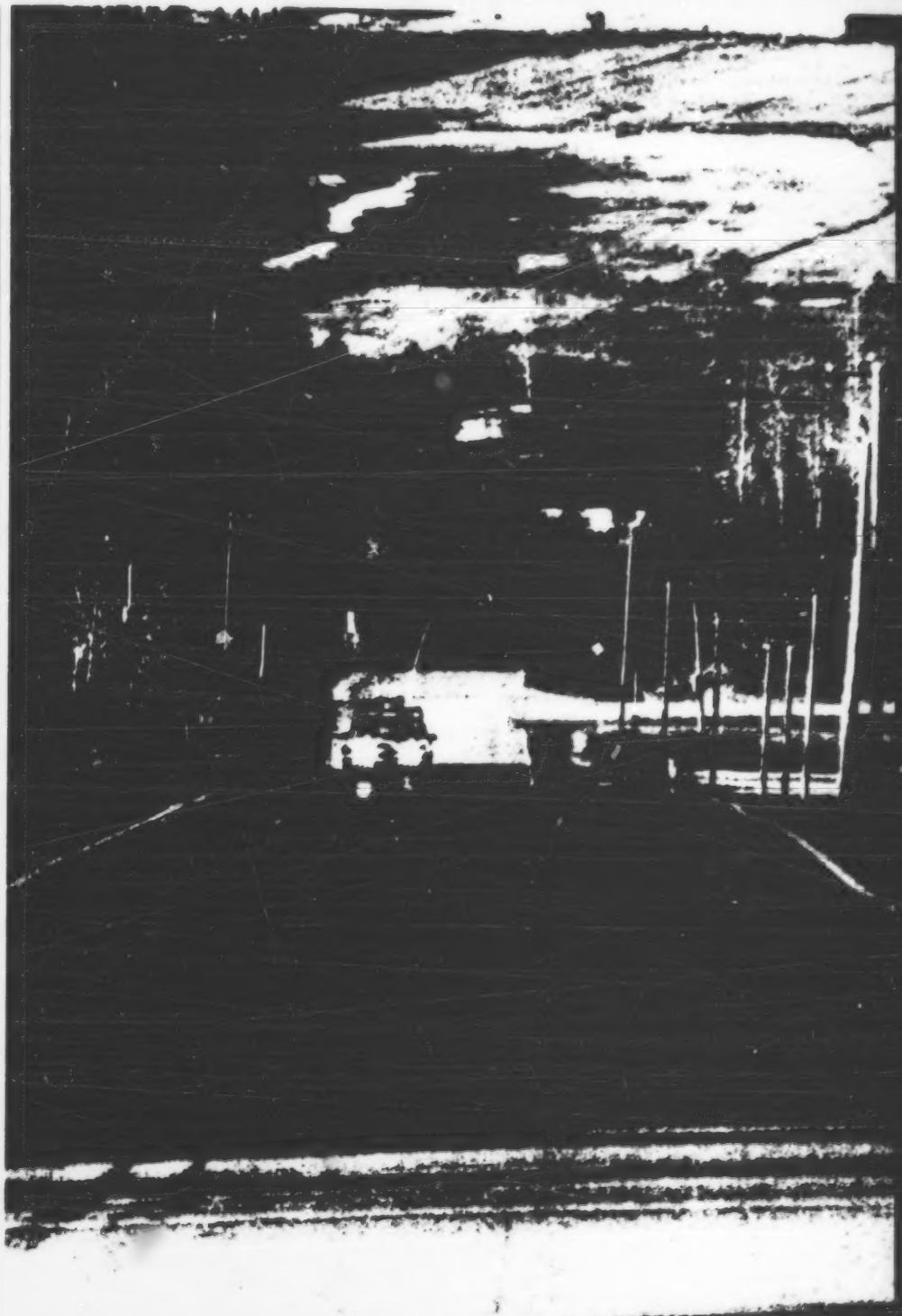
VICE-PRÉSIDENCE
AUX SERVICES
AUX ACCIDENTÉS
Ronald Clark,
vice-président

VICE-PRÉSIDENCE
À LA PLANIFICATION
André Thibault,
vice-président

VICE-PRÉSIDENCE
AUX OPÉRATIONS
RÉGIONALES
Denis L'Homme,
vice-président

Diane Delisle,
adjointe exécutive au
président-directeur général
Secrétaire du Comité


CONSEIL D'ADMINISTRATION
PRÉSIDENCE ET DIRECTION GÉNÉRALE
BIBLIOTHÈQUE
ADJOINTE EXÉCUTIVE
SECRÉTARIAT ET SERVICES JURIDIQUES
SERVICES JURIDIQUES MONTRÉAL
INFORMATION
COMMUNICATIONS
CONSTRUCTION DU SIÈGE SOCIAL
RELATIONS PUBLIQUES
VÉRIFICATION INTERNE
PRODUCTION ET DISTRIBUTION
VÉRIFICATION RÉSEAU
COMMUNICATIONS MONTRÉAL
ENQUÊTES
VICE PRÉSIDENCE À L'ADMINISTRATION ET AUX FINANCES
COORDINATION
RESSOURCES HUMAINES
DOTATION
DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES
RELATIONS DE TRAVAIL ET AVANTAGES SOCIAUX
PAIE ET ASSIDUITÉ
PERSONNEL MONTRÉAL
RESSOURCES FINANCIÈRES
SERVICES FINANCIERS
ACTUARIAT
BUDGET ET RECOUVREMENT
RESSOURCES MATÉRIELLES ET IMMOBILIÈRES
SERVICES AUXILIAIRES ET GESTION DU FORMULAIRE
APPROVISIONNEMENT
GESTION IMMOBILIÈRE
SYSTÈMES D'INFORMATION
DÉVELOPPEMENT DE LA RESSOURCE INFORMATION
DÉVELOPPEMENT DES SYSTÈMES
TRAITEMENT INFORMATIQUE DES DONNÉES
VICE PRÉSIDENCE À LA PLANIFICATION
STATISTIQUE
ÉTUDES ET ANALYSES
POLITIQUES ET PROGRAMMES
VICE PRÉSIDENCE AUX SERVICES AUX ACCIDENTÉS
PROGRAMMATION ET OPÉRATIONS CENTRALES
OPÉRATIONS CENTRALES
QUALITÉ ET [illegible]
DÉVELOPPEMENT
SERVICES MÉDICAUX ET READAPTATION
INDEMNISATION OUEST
RÉCLAMATION MONTRÉAL
RÉCLAMATION OUEST DU QUÉBEC
RÉVISION OUEST
INDEMNISATION CENTRE
RÉCLAMATION MONTÉRÉGIE
RÉCLAMATION MAURICIE ET ESTRIE
INDEMNISATION EST
RÉCLAMATION EST DU QUÉBEC
RÉCLAMATION QUÉBEC
RÉVISION EST
VICE PRÉSIDENCE AU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
DOSSIER CONDUCTEUR
SOUTIEN ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE
NORMES D'ENSEIGNEMENT
ÉVALUATION MÉDICALE
SUSPENSION RÉVOCATION
INFORMATION ET TRAITEMENT DES DONNÉES
QUALITÉ DES SYSTÈMES ET DES DONNÉES
SYSTÈMES OPÉRATIONNELS
SYSTÈMES DE SUPPORT
QUALITÉ DES DONNÉES
DOSSIER TRANSPORTEURS
NORMALISATION ET INGÉNIERIE DU VÉHICULE
INTÉGRATION DES CONTRÔLES ROUTIERS
NORMALISATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE
GESTION DES PROGRAMMES
SERVICES AUX POLICIERS
COMMERÇANTS RECYCLEURS
LIAISON AVEC LES SERVICES POLICIERS
SOUTIEN AUX SERVICES POLICIERS
RAPPORTS D'ACCIDENTS
PERMIS ET IMMATRICULATION
NORMALISATION ET SOUTIEN TECHNIQUE
ÉMISSION POSTALE
SAISIE ET RÉGULARISATION DES DONNÉES
REMBOURSEMENTS ET REMBOURSEMENTS
VICE PRÉSIDENCE AUX OPÉRATIONS RÉGIONALES
SOUTIEN ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE
ÉVOLUTION DES RÉSEAUX, DES SYSTÈMES ET DES PROGRAMMES
SOUTIEN AUX RÉSEAUX
CONTRÔLE DU TRANSPORT routier
DIRECTION RÉGIONALE BAS SAINT LAURENT GASPÉSIE ÎLES DE LA MADELEINE
CENTRES DE SERVICES (6)
DIRECTION RÉGIONALE SAGUENAY LAC SAINT JEAN ÉTÉ NORD
CENTRES DE SERVICES (5)
DIRECTION RÉGIONALE QUÉBEC
CENTRES DE SERVICES (10)
DIRECTION RÉGIONALE ESTRIE ET MAURICIE BOIS FRANCS
CENTRES DE SERVICES (6)
DIRECTION RÉGIONALE MONTÉRÉGIE
CENTRES DE SERVICES (5)
DIRECTION RÉGIONALE R.É. DE MONTRÉAL
CENTRES DE SERVICES (5)
DIRECTION RÉGIONALE LAVAL LAURENTIDES LANAUDIÈRE OUTAOUAIS
CENTRES DE SERVICES (6)
DIRECTION RÉGIONALE ABITIBI TÉMISCAMINGUE NORD DU QUÉBEC
CENTRES DE SERVICES (4)



En tant que gestionnaire principal du Code de la sécurité routière, la Société de l'assurance automobile du Québec assume les multiples mandats liés à la gestion du permis de conduire, de l'immatriculation et de la sécurité des véhicules.

En 1990, la Société

a revalué le processus d'accès à la conduite automobile et jeté les bases de ce que seront dorénavant les normes d'obtention du premier permis de conduire ;

a directement contribué à augmenter la sécurité dans le transport routier, d'une part en achevant l'implantation de nouvelles normes en matière de sécurité dans le camionnage et le transport des personnes, et d'autre part, en élaborant les mécanismes de coordination de l'ensemble des responsabilités devant assurer le contrôle opérationnel du transport routier des personnes et des marchandises ;

a effectué 2 404 949 opérations relatives à l'évaluation des conducteurs, à la délivrance et au renouvellement des permis de conduire ;

a enregistré aux dossiers des conducteurs 828 525 avis d'infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude et a informé 185 961 conducteurs qu'ils avaient accumulé sept points d'inaptitude et plus ;

a comptabilisé 5 964 739 véhicules en circulation et a effectué 6 412 269 transactions relatives à l'immatriculation des véhicules ;

a exigé l'évaluation médicale ponctuelle de 273 891 conducteurs pour s'assurer de leur capacité à conduire un véhicule routier ;

a soumis à son programme de vérification mécanique obligatoire quelque 232 000 véhicules ;

a délivré 2 195 attestations de sécurité à des transporteurs présentant des demandes de permis de transport extra-provincial.

LE CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER

LA GESTION DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Code de la sécurité routière contient l'ensemble des règles destinées à rendre l'utilisation du réseau routier au Québec le plus sécuritaire possible pour les usagers de la route.

Conformément aux mandats qui lui sont dévolus par cette loi, la Société doit s'assurer que les conducteurs possèdent les connaissances et les habiletés requises pour conduire un véhicule sur la voie publique. Elle veille donc à la qualité de la formation des conducteurs et à l'évaluation de leur compétence. Elle a aussi la responsabilité d'exercer un suivi du dossier médical des conducteurs de façon à s'assurer qu'ils sont toujours aptes à utiliser un véhicule routier.

La Société assure également la vérification mécanique des éléments sécuritaires de certaines catégories de véhicules afin d'éviter que leur mauvais état ne soit la cause d'accidents. De plus, la Société s'est vu confier un nouveau mandat, et elle sera responsable, à compter du 1er janvier 1991, des activités de mise en exploitation du contrôle du transport routier des personnes et des marchandises.

UN NOUVEAU MANDAT : LE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

Le 4 juillet 1990, le Conseil des ministres confie à la Société de l'assurance automobile du Québec le mandat d'élaborer les mécanismes de coordination de l'ensemble des activités de mise en exploitation du contrôle du transport routier des personnes et des marchandises au Québec. La Société doit mettre au point ces mécanismes d'exploitation après concertation avec les ministères et organismes responsables de l'élaboration des normes relatives à ce contrôle et alors responsables des opérations sur route dans chacun de leur secteur d'activité.

Le 4 décembre 1990, le Conseil du Trésor approuve les nouvelles modalités de mise en exploitation proposées par la Société. Il autorise que soient transférés, à la Société, des employés de la Sûreté du Québec et du ministère des Transports, jusque-là affectés au contrôle du transport routier.

Le gouvernement décide par ailleurs que ce nouveau contrôle intégré du transport routier des personnes et des marchandises sera entièrement financé par les droits d'immatriculation perçus par la Société pour le ministère des Finances, et non par les contributions au régime public d'assurance automobile. Lorsque ces nouvelles activités auront atteint leur vitesse de croisière, le budget annuel sera de l'ordre de 30 millions de dollars.

Le 20 décembre 1990, l'Assemblée nationale du Québec, en sanctionnant la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, établit notamment l'objet des contrôles sur route et en entreprises, de même que les ententes pouvant être conclues par la Société avec tout ministère ou organisme désigné par le gouvernement.

Les derniers mois de 1990 sont consacrés à la mise en place de la structure organisationnelle des services de contrôle du transport routier à la Vice-présidence aux opérations régionales de la Société. C'est dans le cadre de ces activités que la Société assume ensuite la prise en charge du réseau des postes de pesée et des aires de contrôle du ministère des Transports du Québec.

Ce sont les directions régionales de la Société qui assumeront à la grandeur du Québec les activités de mise en exploitation du contrôle du transport routier ; ce contrôle comprend également la vérification mécanique et les visites en entreprises devant assurer l'application des normes canadiennes de sécurité destinées aux transporteurs routiers.

NOMBRE D'OPÉRATIONS RELATIVES AU PERMIS DE CONDUIRE

	CENTRES DE SERVICES DE LA SOCIÉTÉ					CAISSES POPULAIRES	MANDATAIRES PRIVÉS	SERVICE POSTAL	
	DÉLIVRANCE DE PERMIS D'APPRENTI CONDUCTEUR	DÉLIVRANCE DE PERMIS DE CONDUIRE	RENOUVELLEMENT	RENOUVELLEMENT DE PERMIS D'APPRENTI CONDUCTEUR	TOTAL	RENOUVELLEMENT	RENOUVELLEMENT	RENOUVELLEMENT	GRAND TOTAL
1990	**144 389**	**197 202**	**486 118**	**58 079**	**885 788**	**236 688**	**183 658**	**1 098 815**	**2 404 949**
1989	150 225	202 201	493 875	58 567	904 868	193 263	147 439	1 131 606	2 377 176

RÉPARTITION DES OPÉRATIONS D'IMMATRICULATION

	RENOUVELLEMENTS		ACQUISITIONS		AUTRES[1]		TOTAL	
	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989
Centres de services	**868 807**	786 708	**685 411**	656 322	**383 505**	403 693	**1 836 660**	1 846 723
mandataires privés	**587 531**	516 867	**522 064**	534 129	**237 000**	271 861	**1 276 666**	1 322 857
caisses populaires	**839 695**	774 855	**785 206**	760 723	**347 255**	360 110	**1 881 180**	1 895 688
Total du réseau	**2 294 033**	2 078 430	**1 992 681**	1 951 174	**967 760**	1 035 664	**4 994 506**	5 065 268
Service postal	**1 157 795**	1 181 078					**1 157 795**	1 181 078
Grand total	**3 451 828**	3 259 508	**1 992 681**	1 951 174	**967 760**	1 035 664	**6 412 269**	6 246 346

1. Les autres transactions d'immatriculation comprennent les remisages, les remplacements de documents, les modifications du dossier véhicule et les retraits d'un véhicule.

Remarque: En 1989, les opérations d'immatriculation étaient comptabilisées à partir du nombre de transactions avec une estimation pour les renouvellements multiples. En 1990, le nombre de véhicules sert de base aux données.

LES OPÉRATIONS RELIÉES AU PERMIS DE CONDUIRE ET À L'IMMATRICULATION

Au cours de la dernière année, la Société de l'assurance automobile a perçu, de ses opérations reliées à la délivrance du permis de conduire et du certificat d'immatriculation, 1,018 milliard de dollars répartis ainsi: 513,4 millions de dollars en contributions d'assurances et en frais administratifs[1]; 425,9 millions de dollars, au nom du ministère des Finances, pour les droits de permis et d'immatriculation; 78,7 millions de dollars, au nom du ministère du Revenu dont 37 millions de dollars pour la taxe de vente lors de l'acquisition de véhicules entre particuliers et 41,7 millions de dollars pour la taxe de vente sur les assurances.

Les différents aspects de la gestion du Code de la sécurité routière mettent annuellement la Société en relation directe avec près de 4 millions de citoyens de même qu'avec de nombreux interlocuteurs, au Québec et ailleurs en Amérique du Nord.

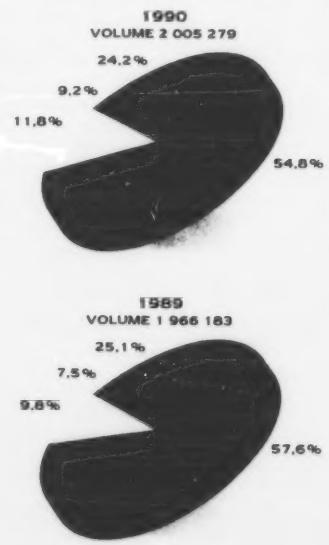
Ainsi, au cours de 1990, 8 817 218 opérations ont été effectuées auprès de cette clientèle. De ce nombre, 2 404 949 se rapportaient au permis de conduire et 6 412 269 à l'immatriculation. En ce qui concerne plus précisément les renouvellements, 54,8 % des opérations relatives au permis et 33,6 % de celles relatives à l'immatriculation ont été effectuées par la poste.

En 1990, on comptait au Québec 4 032 971 titulaires d'un permis de conduire et 3 964 739 véhicules en circulation.

Mentionnons que la Société accède maintenant instantanément aux fichiers des permis et de l'immatriculation de toutes les administrations canadiennes, ce qui permet de vérifier la validité des documents présentés par les personnes qui s'établissent au Québec. La Société entretient et exploite, de ses bureaux à Québec, l'ordinateur dédié à ce réseau pour le compte du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

La Société entrevoit la possibilité d'utiliser le lien interprovincial aux fins de la mise à jour des fichiers de l'ensemble des administrations. Elle a d'ailleurs coordonné les activités du groupe de travail mandaté pour élaborer les propositions du contenu des phases subséquentes de ce projet.

RÉPARTITION DES RENOUVELLEMENTS DE PERMIS DE CONDUIRE



1. Les contributions d'assurances et les frais administratifs sont ici présentés sur une base de recettes, alors que dans les états financiers, ils le sont sur une base de revenus.

NOMBRE DE TITULAIRES SELON LES CLASSES AUTORISEES

CLASSES DE VÉHICULES AUTORISÉES		NOMBRE DE TITULAIRES AU 90-06-01	NOMBRE DE TITULAIRES AU 89-06-01 •
1	Camion-remorque	**181 299**	182 644
2	Autobus de plus de 24 passagers	**214 527**	215 588
3	Camion porteur	**306 131**	298 751
4A	Véhicule d'urgence	**328 821**	317 754
4B	Autobus de 24 passagers ou moins et minibus	**337 975**	325 865
4C	Taxi	**359 318**	344 447
5	Véhicule de promenade et véhicule comptant 2 essieux de moins de 4 500 kg de masse nette[2]	**4 017 625**	3 931 479
6A, 6B et 6C	Motocyclette[3]	**2 615 271**	2 640 547
6D	Cyclomoteur	**4 032 756**	3 946 726
8	Tracteur de ferme	**4 020 326**	3 934 488
Nombre total de titulaires		**4 032 971**	3 946 954

1. En vertu de la nouvelle classification des permis de conduire maintenant en vigueur au Québec, chaque classe permet de conduire les classes inférieures. Ainsi, par exemple, la classe 1 permet de conduire les classes 2, 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8. Deux exceptions : les classes 6A, 6B et 6C pour la conduite d'une motocyclette, qui sont comprises dans un ensemble distinct, et la classe 6D qui n'inclut pas implicitement la classe 8.
2. Tous les titulaires de la classe 5 possèdent automatiquement les classes 6D et 8.
3. Les titulaires ayant obtenu leur permis avant juillet 1978 ont conservé certains privilèges. Ainsi, l'obtention du permis de conduire donnait automatiquement le droit de conduire une motocyclette, à moins d'avoir un handicap physique.

• La méthodologie ayant quelque peu changé, les chiffres de cette colonne peuvent différer légèrement de ceux du rapport d'activité 1989.

LA FORMATION DES CONDUCTEURS

L'une des conditions préalables pour obtenir un permis autorisant la conduite d'un véhicule de promenade ou d'une motocyclette est d'avoir suivi avec succès un cours de conduite approuvé par la Société. Ce cours est donné par les écoles de conduite privées et quelques commissions scolaires qui sont titulaires d'un permis d'école de conduite.

Pour assurer la qualité de la formation des conducteurs et l'uniformité de l'enseignement, la Société élabore les programmes-cadres de formation qui sont prescrits par le Règlement sur les écoles de conduite et dont l'application relève de sa responsabilité.

Au 31 décembre 1990, on dénombrait au Québec 423 permis généraux d'école de conduite autorisant leurs titulaires à donner soit l'enseignement de la conduite d'un véhicule de promenade, soit celui de la conduite d'une motocyclette, ou les deux à la fois.

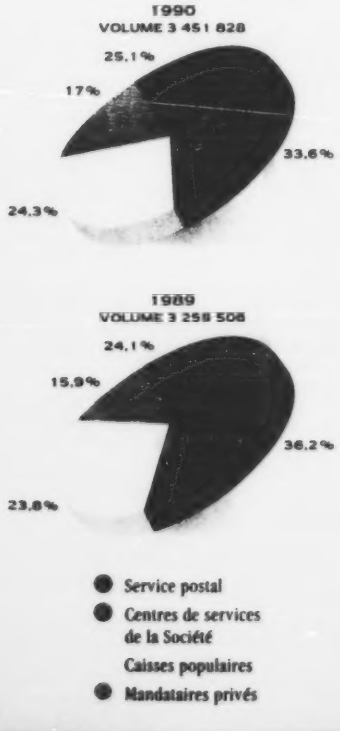
Étant donné l'étalement sur une période de deux ans des dates de renouvellement des permis généraux d'école de conduite, 158 de ces permis ont été renouvelés en 1990, alors que 45 étaient transférés. La répartition des permis renouvelés se présente ainsi :

- 119 permis dans la classe véhicule de promenade ;
- 37 permis dans la classe véhicule de promenade et motocyclette ;
- 2 permis dans la classe motocyclette.

Par ailleurs, les écoles de conduite qui désirent donner les cours de conduite dans un autre local que celui mentionné sur leur permis doivent se procurer un permis temporaire. La période de validité de ce permis est de 90 jours elle peut être renouvelée. En 1990, la Société a délivré 222 permis temporaires d'école de conduite. De ce nombre, 26 étaient encore valides le 31 décembre 1990.

Durant l'année, les écoles de conduite ont fait l'objet de 1 694 visites par les préposés aux établissements agréés dans le but de vérifier le respect des exigences pédagogiques et administratives édictées par le Règlement sur les écoles de conduite. Ces visites ont amené les préposés à remettre 86 constats d'infractions.

RÉPARTITION DES RENOUVELLEMENTS D'IMMATRICULATION



À la fin de l'année 1990, 1 713 personnes étaient titulaires de permis d'enseignement valides pour donner l'enseignement de la conduite automobile au Québec. En raison de l'étalement sur une période de deux ans des dates de renouvellement des permis d'enseignement, la Société a renouvelé 842 de ces permis en 1990 et en a délivré 38 nouveaux. Les personnes titulaires d'un permis d'enseignement de la conduite automobile peuvent obtenir de nouvelles classes ou catégories à leur permis. Par exemple, un instructeur en conduite automobile peut demander la classe de moniteur et ce, tant dans la catégorie automobile que la catégorie motocyclette. En 1990, la Société a autorisé l'ajout de 36 nouvelles classes ou catégories.

Par ailleurs, les transporteurs et les établissements d'enseignement peuvent maintenant procéder à l'évaluation des conducteurs professionnels qu'ils forment. La Société doit cependant s'assurer de la qualité de la formation donnée. À cette fin, en 1990, six protocoles d'entente ont été signés avec divers intervenants, soit :

- la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec ;
- la Commission scolaire Charlesbourg (Centre de formation routière Jean-Talon) ;
- la Commission scolaire Saint-Jérôme (Centre de formation du transport routier Saint-Jérôme) ;
- Transport Thom ltée ;
- la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal ; et
- l'École des routiers professionnels du Québec (1981) inc.

L'année 1990 fut également marquée par l'élaboration des nouvelles modalités d'obtention du premier permis de conduire et la révision des programmes du cours pratique. C'est ainsi qu'à compter du 1er mars 1991, le cours de conduite comportera 12 séances pratiques, alors que la partie théorique du cours ne sera plus obligatoire et ce, afin de permettre une formation théorique mieux adaptée aux besoins de chacun des aspirants conducteurs. À cette fin, la Société a d'ailleurs amorcé la préparation d'outils d'auto-apprentissage. Parallèlement, la Société a entamé la révision complète des examens théoriques et pratiques pour les véhicules de promenade et la motocyclette afin de mieux les adapter à une utilisation plus sécuritaire de la route.

Afin de réduire le taux élevé d'accidents de la route impliquant de nouveaux conducteurs, la Société juge également primordial d'exercer un contrôle particulier de leurs comportements dès la phase d'apprentissage. Ainsi, la loi 108 modifiant le Code de la sécurité routière, adoptée en décembre dernier, a-t-elle prévu l'instauration d'un permis probatoire. D'une durée de deux ans, ce permis sera délivré aux nouveaux conducteurs. Les titulaires de permis d'apprenti conducteur et de permis probatoire seront par ailleurs soumis à des règles précises visant à produire un effet incitatif sur le développement, l'adoption et la conservation de comportements et d'attitudes sécuritaires. Parmi ces règles, on retrouve :

- la suspension du permis probatoire pour trois mois avant que son titulaire n'ait accumulé 15 points d'inaptitude. Le nombre exact de points entraînant une telle suspension sera établi ultérieurement par règlement ;
- la prolongation de la période probatoire du permis pour une période identique à toute période de suspension imposée ;
- la délivrance d'une pièce officielle différente des autres permis, ce qui atteste le statut particulier du nouveau conducteur.

L'ÉVALUATION DES CANDIDATS AU PERMIS DE CONDUIRE

Après avoir suivi avec succès un cours de conduite d'un véhicule de promenade ou d'une motocyclette, l'apprenti conducteur désireux d'obtenir un permis de conduire doit se présenter aux examens de la Société. De plus, pour être admissible aux examens autorisant la conduite d'un véhicule lourd ou d'un véhicule affecté au transport de personnes, un candidat doit posséder une expérience de conduite d'un véhicule de promenade correspondant à un an pour un taxi, un minibus ou un autobus de 24 passagers ou moins, à deux ans pour un autobus de plus de 24 passagers ou pour un camion porteur et à trois ans pour un ensemble de véhicules routiers.

Avant de délivrer un permis de conduire, la Société doit s'assurer qu'un candidat a acquis les connaissances et possède les habiletés requises pour la conduite d'un véhicule automobile. Le permis de conduire est renouvelable à tous les deux ans, à la date d'anniversaire du titulaire, ce qui représente environ deux millions de permis renouvelés chaque année.

NOMBRE DE RÉVOCATIONS DU PERMIS DE CONDUIRE
OU DE SUSPENSIONS DU DROIT D'EN OBTENIR UN

	1990	1989
Infractions criminelles		
un an	**16 731**	18 021
un à deux ans	**100**	145
deux ans	**3 830**	3 431
plus de deux ans	**1 751**	1 529
Sous-total	**22 412**	23 126
Points d'inaptitude*		
trois mois	**5 932**	11 704
six mois	**973**	1 601
douze mois	**165**	246
Sous-total	**7 070**	13 551
Suspensions pour non-paiement d'amendes au Code de la sécurité routière ou à un règlement municipal de circulation	**111 134**	60 806
TOTAL	**140 616**	97 463

* Le nombre maximal de points d'inaptitude est passé de 12 à 15 en 1990, ce qui explique que le nombre de révocations est moins élevé en 1990 qu'en 1989.

De 1985 à 1990, le nombre de nouveaux titulaires de permis de conduire décroît globalement d'année en année, la décroissance étant plus prononcée chez les hommes. Par ailleurs, c'est dans le groupe des 17 à 24 ans que se trouve la plus grande proportion des nouveaux titulaires, le groupe des 17 ans étant le plus important depuis 1987.

La Société a terminé en 1990 l'informatisation des 15 centres de services administrant les plus gros volumes d'examens théoriques, de sorte que maintenant près de 80 % de tous les examens théoriques administrés par la Société sont informatisés.

En 1990, la Société a produit, à l'intention des candidats à l'obtention d'un permis de classe 1, 2 ou 3, un guide qui s'intitule *Conduire un véhicule lourd*. Ce guide permet aux candidats de se préparer aux examens de la Société en présentant les principales techniques de conduite permettant la conduite sécuritaire d'un véhicule lourd. Soulignons que les 10 000 exemplaires de cette brochure se sont vendus au cours des six premiers mois qui ont suivi sa parution. Une réimpression ainsi que la production d'une version anglaise sont prévues pour les premiers mois de 1991.

En 1990, la Société a amorcé une réforme majeure des modalités d'obtention d'un premier permis de conduire. Cette réforme entrera en vigueur au début de l'année 1991. C'est ainsi que :

- la réussite d'un examen théorique sera requise pour donner droit à l'obtention du permis d'apprenti conducteur ;
- l'aspirant conducteur devra avoir obtenu son permis d'apprenti conducteur au moins trois mois avant de se présenter aux examens pratiques de conduite ;
- les délais de reprise aux examens de la Société seront dorénavant d'un mois.

L'ÉVALUATION MÉDICALE DES CONDUCTEURS

En 1990, la Société a exigé l'évaluation médicale ponctuelle de 273 391 conducteurs pour s'assurer de leur capacité à conduire un véhicule routier. L'évaluation des dossiers les plus complexes est assumée par le comité consultatif médical et optométrique, composé de membres de la Corporation professionnelle des médecins du Québec et de la Corporation professionnelle des optométristes du Québec. Ce comité est chargé de donner son avis et de formuler des recommandations sur la vision et l'état de santé requis pour la conduite sécuritaire d'un véhicule routier.

Des modifications concernant l'évaluation médicale des conducteurs ont été apportées au Code de la sécurité routière en décembre 1990 à la suite d'une consultation de l'ensemble des associations médicales québécoises. Une première disposition prévoit que, dorénavant, seule la Société est habilitée à accorder une exemption médicale du port de la ceinture de sécurité lorsque des raisons médicales exceptionnelles le justifient et sur avis favorable du Comité consultatif médical et optométrique. Ce comité rend son avis uniquement après avoir étudié le rapport du médecin spécialiste qui a examiné la personne requérante.

Selon une autre disposition, des personnes atteintes de maladies ou de déficiences jugées incompatibles avec la conduite de véhicules routiers peuvent obtenir ou conserver leur permis de conduire lorsqu'elles peuvent démontrer, à la satisfaction de la Société, qu'elles ont développé des habiletés compensatoires qui les rendent aptes à conduire un véhicule de façon sécuritaire.

LE SUIVI DE L'APTITUDE À CONDUIRE

En raison des conséquences sociales et économiques des accidents de la route, le Code de la sécurité routière comporte des dispositions d'ordre préventif et punitif à l'égard des comportements fautifs ou dangereux des conducteurs.

Ainsi, la Société doit révoquer le permis de conduire de toute personne déclarée coupable d'une infraction au Code criminel commise avec un véhicule routier, notamment la conduite en état d'ébriété. Pour ces infractions, le Code de la sécurité routière prévoit la révocation du permis et la suspension du droit d'en obtenir un autre pendant :

- un an pour une première infraction criminelle reliée à la conduite automobile ;
- deux ans pour une deuxième infraction commise au cours des cinq dernières années ; et
- trois ans pour toute infraction criminelle subséquente au cours des cinq dernières années.

En 1990, 22 412 infractions criminelles ont entraîné 15 387 révocations et 7 025 suspensions du droit d'obtenir un permis. Le Code de la sécurité routière ne permet pas de délivrer un permis restreint au conducteur condamné pour une infraction criminelle.

De plus, à l'égard de certaines infractions au Code de la sécurité routière, la Société administre un système de points d'inaptitude basé sur la gravité relative de chacune des infractions. Le 1er janvier 1990, entraient en vigueur d'importantes modifications à ce système. Ainsi, dorénavant, lorsque le conducteur a accumulé sept points d'inaptitude ou plus, il reçoit un avis l'informant de l'état de son dossier et l'invitant à modifier ses habitudes de conduite. L'accumulation de quinze points d'inaptitude ou plus à son dossier, au cours d'une période de deux ans, entraîne la révocation de son permis de conduire.

Dans ce cas, la suspension du droit d'obtenir un nouveau permis est de trois mois et un examen théorique est obligatoire pour obtenir un nouveau permis. De nouveaux examens théoriques destinés à la clientèle dont le permis a été révoqué en vertu d'infractions au Code criminel ont été introduits en juin 1990. Ces examens comprennent des questions relatives au comportement sécuritaire à adopter pour éviter les infractions ayant amené la révocation.

Un permis restreint, pour une période ne dépassant pas trois mois, peut être délivré à une personne dont le permis de conduire a été révoqué pour la première fois depuis deux ans en raison d'une accumulation de points d'inaptitude. Cette personne doit toutefois avoir obtenu une ordonnance de la cour après avoir fait la preuve qu'elle a absolument besoin de conduire un véhicule dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance. En 1990, 1 107 permis restreints ont ainsi été délivrés.

En cours d'année, 828 525 avis d'infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude ont été enregistrés aux dossiers des conducteurs et 185 961 conducteurs ont été informés qu'ils avaient accumulé sept points d'inaptitude et plus. L'accumulation de quinze points d'inaptitude et plus a entraîné l'imposition de 5 820 révocations et de 1 250 suspensions du droit d'obtenir un permis. De plus, 12 747 conducteurs ont vu leur droit d'obtenir un permis, suspendu pour avoir conduit durant une révocation ou une suspension.

En matière de suivi de l'aptitude à conduire, la Société a le pouvoir de suspendre un permis ou de restreindre son utilisation pour des raisons de santé ou pour un refus de se conformer aux examens médicaux ou de compétence prescrits. En 1990, des suspensions de classes ou de permis ont été imposées à 5 155 personnes pour des raisons médicales, alors que 39 360 titulaires de permis ont été affectés par une suspension administrative de leur permis de conduire pour ne pas avoir fourni les rapports médicaux requis dans le délai prévu.

NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION 1989 1990

CATÉGORIE D'USAGE UTILISATION	TYPE DE VÉHICULE	1990	1989
Promenade	Automobile, camion léger	2 909 048	2 834 156
	Motocyclette	62 828	68 211
	Cyclomoteur	21 558	22 816
Transport de personnes	Autobus	6 338	6 186
	Autobus scolaire	9 544	9 446
	Taxi	8 207	8 432
Utilisations commerciales, professionnelles ou institutionnelles		583 242	579 259
Circulation restreinte Promenade, commerciale, professionnelle ou institutionnelle		383 974	356 319
TOTAL		3 984 739	3 884 825

Enfin, en 1990, de concert avec le ministère de la Justice, la Société a mis en application les dispositions de la loi 76 concernant la suspension du permis de conduire pour des amendes non payées à la suite d'infractions au Code de la sécurité routière ou à un règlement municipal de circulation. Elle a procédé ainsi à 111 134 suspensions. De ce nombre, 72 604 conducteurs ont pu bénéficier d'une levée de suspension après avoir payé leur amende.

LES VÉHICULES ROUTIERS

L'IDENTIFICATION DES VÉHICULES ET DE LEURS PROPRIÉTAIRES

Au Québec, tout propriétaire d'un véhicule routier doit immatriculer celui-ci à moins d'en être exempté par le Code de la sécurité routière. Les exemptions portent sur les véhicules entreposés chez les commerçants, sur la machinerie agricole et sur les véhicules de loisir dans les cas prévus par règlement. Les commerçants, de même que les recycleurs, doivent tenir un registre des véhicules qu'ils possèdent.

LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES

La vérification mécanique des éléments sécuritaires d'un véhicule fait partie des responsabilités de la Société. Diverses études démontrent que le mauvais état mécanique des véhicules est un facteur présent dans 5 à 10 % des accidents de la route.

Le Code de la sécurité routière prévoit la vérification obligatoire semestrielle des taxis, des véhicules utilisés pour l'enseignement par une école de conduite, des autobus et des minibus. Il prévoit également la vérification obligatoire annuelle des véhicules d'urgence ainsi que des véhicules servant principalement à un transport de biens et dont la masse nette est de plus de 5 500 kg. En 1990, 232 000 véhicules ont été soumis au programme de vérification mécanique obligatoire. Par ailleurs, les véhicules désignés par un agent de la paix, notamment dans le cadre de campagnes d'inspection et de contrôles routiers, font également l'objet d'une vérification mécanique. Le programme inclut aussi depuis novembre 1989 les véhicules modifiés, les véhicules qui avaient été mis au rancart et ceux remisés depuis plus de douze mois ainsi que les véhicules d'occasion provenant de l'extérieur du Québec. En septembre 1990, la Société élargissait le programme de vérification mécanique pour y inclure les véhicules de transport dont la masse nette se situe entre 3 000 et 5 500 kg. Les quelque 75 000 véhicules touchés par ces conditions portent à 307 000 le nombre total des véhicules visés par le programme de vérification mécanique obligatoire.

Le Code de la sécurité routière confère à la Société le pouvoir de nommer des personnes autorisées à effectuer, pour son compte, la vérification des véhicules visés par le programme de vérification mécanique. La Société a donc mis en place un réseau composé d'une part d'entreprises agréées pour la vérification de leurs propres véhicules et, d'autre part, de mandataires qui effectuent des vérifications contre rémunération.

Au 31 décembre 1990, le réseau comptait 2 866 entreprises autorisées à faire la vérification de leurs véhicules, 82 mandataires pour la vérification des véhicules légers (de 3 000 kg et moins) et 84 mandataires pour la vérification des véhicules lourds.

Ce réseau, maintenant complet, couvre l'ensemble du Québec et fait l'objet de contrôles réguliers de la qualité de la part des préposés aux établissements. Ainsi, près de 3 000 visites chez les mandataires ont entraîné 585 avis de correction et 60 suspensions de mandats pour les entreprises qui ne respectaient pas les conditions de leur accréditation.

Les avis de non-conformité remis aux propriétaires dont le véhicule présente des défectuosités lors de la vérification mécanique font l'objet d'un contrôle qui permet de vérifier si les réparations ont été effectuées ou non ; dans ce dernier cas, le propriétaire récalcitrant s'expose à l'imposition d'amendes et au non-renouvellement de l'immatriculation de son véhicule aussi longtemps qu'il n'a pas démontré, à la satisfaction de la Société, que son véhicule a subi les réparations nécessaires face aux défectuosités relevées lors de la vérification. En 1990, la Société a soumis 2 163 cas de propriétaires ayant contrevenu au règlement de vérification mécanique à l'attention du Bureau juridique du Code de la sécurité routière du ministère de la Justice, à des fins de poursuites judiciaires.

De plus, certains chapitres du Code, portant notamment sur le rapport d'accident, les stationnements réservés aux personnes handicapées et certaines règles de la circulation, s'appliquent maintenant aux terrains et aux chemins privés ainsi qu'aux centres commerciaux, à la suite de l'adoption de la loi 108, le 20 décembre 1990.

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

Tout propriétaire d'un véhicule automobile circulant au Québec doit posséder une police d'assurance de responsabilité d'un montant minimal de 50 000 $ garantissant l'indemnisation des dommages matériels causés par son véhicule, ou produire une attestation selon les modalités déterminées par règlement.

Au cours de 1990, la Société a effectué une vérification de l'assurance obligatoire auprès de 23 593 propriétaires d'automobile. Durant l'année, 4 437 suspensions de permis ou d'immatriculation ont été imposées à la suite d'un accident sans assurance, d'un jugement ou d'un bris d'entente relative au remboursement des dommages causés. En outre, 3 412 immatriculations ont été suspendues parce que les propriétaires des véhicules n'avaient pas fourni une preuve d'assurance obligatoire contre les dommages matériels.

Enfin, certaines personnes n'ont pas répondu de façon satisfaisante à une vérification de l'assurance, ce qui a amené la Société à présenter 1 737 requêtes à la Sûreté du Québec pour confiscation de plaques, de certificats d'immatriculation et de permis de conduire. À la suite de toutes ces opérations, 173 poursuites judiciaires ont été intentées.

L'ACCRÉDITATION DES COMMERCES DE VÉHICULES ET DES GARAGES

La loi interdit à toute personne de faire le commerce de véhicules automobiles à moins d'avoir obtenu une licence à cette fin. La Société est chargée de délivrer cette licence. Le commerçant ou le recycleur de véhicules qui en fait la demande doit, auparavant, fournir un cautionnement à la Société pour garantir le remboursement de tout véhicule volé qui aurait été acheté dans son établissement.

La délivrance de cette licence vise avant tout la protection du consommateur. Cependant, comme la Société a la responsabilité d'effectuer l'immatriculation des véhicules, les commerçants de véhicules sont, de par la nature de leur commerce, des partenaires de la Société en matière de contrôle de la propriété des véhicules. En 1990, la Société a délivré ou renouvelé 5 604 licences de commerçants, de recycleurs ou de commerçants-recycleurs.

En 1990, le contrôle de l'accréditation de ces commerces a continué de recevoir une attention particulière, la Société voulant ainsi s'assurer que les titulaires de licence répondaient effectivement aux exigences de la réglementation. De plus, en collaboration avec les services de police, plusieurs interventions ont été effectuées auprès de ces commerces pour contrer l'usage non conforme à la réglementation de certificats d'immatriculation temporaire.

LE CONTRÔLE DES VÉHICULES ROUTIERS GRAVEMENT ACCIDENTÉS

À la suite de l'adoption, en 1990, de la loi 108 modifiant le Code de la sécurité routière, la Société de l'assurance automobile du Québec pourra, à compter de l'automne 1991, contrôler la reconstruction des véhicules gravement accidentés.

Ainsi, les assureurs devront désormais aviser la Société de l'achat d'un véhicule routier gravement endommagé et de l'usage à venir de ce véhicule, à savoir s'il sera ou non remis en circulation. En outre, le commerçant ou le recycleur devra présenter à la Société un dossier de reconstruction pour obtenir l'immatriculation du véhicule reconstruit. Le certificat d'immatriculation mentionnera qu'il s'agit d'un véhicule reconstruit.

Ces mesures permettront à la Société de mieux contrôler le parc automobile et en particulier les véhicules déclarés « perte totale » par les assureurs, soit environ 10 000 véhicules par année.

LES PERMIS SPÉCIAUX DE CIRCULATION

Conformément à des dispositions bien définies par règlement, la Société délivre des permis spéciaux de circulation pour les véhicules dont le poids et la dimension dépassent les normes en vigueur. Le Règlement sur les permis spéciaux a fait l'objet d'une révision en 1990 afin de mieux définir les classes de permis et leur utilisation et afin d'ajuster la tarification pour leur obtention. En outre, au moment où ce nouveau règlement entrait en vigueur, la Société commençait la délivrance informatisée des permis spéciaux dans les 28 points de services qui les délivrent habituellement, rendant ainsi le processus plus efficace. Par ailleurs, lorsque les véhicules, faisant l'objet de demandes de permis spéciaux, excèdent les poids prévus par le règlement, la Société voit alors à obtenir l'autorisation du Comité permanent du transport hors-normes du ministère des Transports du Québec avant de délivrer de tels permis.

Au cours de l'année 1990, 34 789 permis spéciaux ont été délivrés, ce qui représente une diminution de 8 % par rapport à 1989. De plus, durant la période où les trains routiers ont pu circuler, soit d'avril à décembre 1990, 776 permis spéciaux ont été délivrés à 57 transporteurs, ce qui représente une augmentation de 5 % par rapport à 1989. Soulignons qu'un train routier est formé d'un tracteur et de deux semi-remorques de 14,65 mètres ou d'un tracteur et de trois semi-remorques de 8,5 mètres.

L'INSTAURATION DES NORMES DE SÉCURITÉ POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS

Les travaux du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), destinés à mettre en place et à suivre l'évolution des normes de sécurité pour les transporteurs routiers, se sont poursuivis tout au long de 1990. Ces normes canadiennes à l'égard des entreprises de transport routier (sécurité et arrimage des charges, normes d'entretien des véhicules commerciaux, profil des transporteurs, etc.), des conducteurs et des véhicules (formation des conducteurs, normes médicales, heures de conduite, etc.), sont entrées en vigueur graduellement depuis le 1er janvier 1988. Leur implantation dans toutes les administrations canadiennes devrait être terminée en 1991, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon étant les seuls à ne pas avoir fait l'exercice. La participation de la Société à certains groupes de travail a, par ailleurs, permis d'orienter l'application de ces normes face à la réalité québécoise.

Au Québec, afin de bien contrôler ces normes de sécurité et d'assister les transporteurs dans leur démarche vers une plus grande sécurité routière, des employés de la Société ont effectué en 1990, 1 637 visites de conformité dans le cadre de la vérification des installations des transporteurs. Ces visites ont revêtu un caractère essentiellement éducatif.

L'amélioration du bilan routier constitue l'un des premiers objectifs de la Société de l'assurance automobile du Québec. Aussi, la Société consacre des ressources importantes à l'étude du phénomène des accidents de la route et à la promotion de la sécurité routière.

En 1990, la Société

... a accordé la priorité aux activités de communication destinées aux jeunes conducteurs. Une vaste campagne publicitaire s'adressant aux conducteurs de 16 à 24 ans a d'ailleurs été menée pour une deuxième année consécutive de juin à octobre. Signalons que cette clientèle est toujours surreprésentée dans le bilan routier.

... a poursuivi sa lutte contre la conduite avec les facultés affaiblies : campagnes publicitaires, activités de sensibilisation, appui aux Opérations Nez rouge.

... a consacré des efforts importants pour sensibiliser les passagers arrière à l'importance de s'attacher au même titre que les passagers avant.

... a réalisé une série d'études sur l'impact des programmes de réadaptation.

... a participé, dans le cadre du programme conjoint de soutien à la recherche en sécurité routière, au financement de trois équipes regroupant environ 40 chercheurs universitaires.

... a poursuivi ses efforts en vue d'informer les entreprises de transport de biens et de personnes sur les nouvelles normes de sécurité dans le transport routier.

... a investi des ressources importantes pour la production et l'analyse d'une foule de données sur la composition du parc automobile, sur les accidents et sur les victimes de la route.

... a poursuivi ses efforts en vue de former une nouvelle génération d'usagers de la route : instauration et évaluation du programme d'éducation à la sécurité routière dans les écoles primaires et secondaires.

LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

EXTRAIT DU MESSAGE TÉLÉVISÉ
SIMON VA TUER SON PÈRE

LA PRODUCTION, L'INTERPRÉTATION ET L'ANALYSE DES DONNÉES

La Société prépare annuellement un rapport statistique complet sur le parc automobile, les titulaires de permis de conduire et les accidents de la route. Le **Bilan 1989 — Tome 1**, publié à l'été 1990, contient les principales statistiques sur les caractéristiques et l'évolution des accidents et des victimes de la route, du parc automobile et des titulaires de permis de conduire sur une base de cinq ans. Aussi, ce recueil présente une foule de données selon différents découpages géographiques, soit les régions administratives, les municipalités régionales de comté (MRC) et les municipalités de plus de 5 000 habitants.

En outre, la Société publie mensuellement un rapport sur l'évolution du nombre d'accidents et de victimes pour l'ensemble du Québec et pour chacune des régions administratives.

Par ailleurs, la Société a répondu à 135 demandes ponctuelles de renseignements statistiques, formulées par des groupes préoccupés de sécurité routière. Un grand nombre de ces demandes provenaient de différents départements de santé communautaire (DSC).

La Société continue de suivre de très près l'évolution du taux d'utilisation des dispositifs de retenue par les occupants de véhicules routiers. En 1990, la Société a réalisé deux enquêtes sur le port de la ceinture de sécurité tant par les conducteurs que par les passagers avant. Ces enquêtes, qui ont été effectuées en mai et en juin, s'inscrivaient dans le cadre de la campagne de promotion **Pas attaché, de quoi t'as l'air**! De plus, pour la première fois, une enquête sur routes a été effectuée en juillet en vue d'observer si le siège approprié (siège pour nouveau-né, siège d'enfant, siège d'appoint) était utilisé correctement par les moins de cinq ans.

Enfin, soucieuse de la qualité de ses services, la Société a, une fois de plus, réalisé des sondages lui permettant d'adapter encore mieux ses services aux besoins de ses groupes cibles.

LES ÉTUDES ET ANALYSES

Le champ d'étude des traumatismes routiers est très vaste et englobe les programmes de réadaptation des victimes. Depuis sa création, la Société a augmenté progressivement les ressources humaines et financières consacrées à ces programmes. Le profil du groupe visé en réadaptation demeure le même d'année en année : il s'agit surtout de victimes jeunes et, en grande majorité, d'hommes.

En 1990, la Société a réalisé une série d'études sur l'impact de ses programmes de réadaptation. Les six rapports produits ont été résumés dans le document **Bilan de la réadaptation — Sommaire**.

L'intérêt particulier, que la Société porte aux victimes d'un traumatisme cranio-cérébral, s'est concrétisé par des investissements importants en recherche et par un accroissement des dépenses en réadaptation. Le programme-cadre, pour la réadaptation des victimes d'un traumatisme cranio-cérébral, a fait l'objet d'une étude visant à renseigner les responsables sur le fonctionnement du programme et sur son impact. Deux rapports ont ensuite été publiés : **Programme-cadre sur la réadaptation des victimes d'un traumatisme cranio-cérébral : évaluation de son application dans onze établissements de réadaptation du Québec**, et **Évaluation du programme-cadre pour les victimes d'un traumatisme cranio-cérébral : réinsertion socioprofessionnelle des victimes.**

Le programme de recherche sur la traumatologie s'est poursuivi et a donné lieu à l'élaboration de la base de données reconstituant le fil des événements depuis l'accident. Ce programme a mené à la publication d'un rapport intitulé **Coordonnées du transport ambulancier des victimes de la route — Québec, juin-août 1987**. Celui-ci porte en particulier sur l'origine et la destination des transports primaires et secondaires et sur les délais d'intervention des services ambulanciers.

Un groupe d'experts scientifiques de l'OCDE a entrepris en 1989 une étude sur l'assurance automobile. La Société a participé activement à cette étude, qui a mené en 1990 à la publication du rapport intitulé **Recherche sur le système des assurances et la prévention des accidents de la route**. Ce rapport présente un examen complet et une comparaison détaillée des divers systèmes d'assurance dans les pays de l'OCDE. Un inventaire des pratiques tarifaires et d'indemnisation permet de déceler les techniques d'incitation ou de dissuasion utilisées par quelques compagnies d'assurance automobile. Le rapport accorde une attention spéciale au problème des jeunes conducteurs en raison du niveau de risque élevé qu'ils représentent. Un chapitre traite en particulier du modèle québécois.

La mise au point du modèle économétrique DRAG pour évaluer l'influence de divers facteurs sur l'évolution du nombre de victimes de la route, s'est poursuivie au cours de l'année, en collaboration avec le Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal. Le fichier, rassemblant les données servant à constituer les séries chronologiques, est complet et le logiciel de traitement des données TRIO a été mis en exploitation. Des résultats sont attendus en 1991.

L'analyse des activités reliées aux brigades scolaires de sécurité routière a franchi une première étape. Le rapport **Évaluation de l'impact du programme des brigades scolaires** présente le bilan des observations effectuées sur le terrain à l'automne 1990, au moment de la mise en place de nouvelles brigades. Un second rapport analysera les effets à plus long terme d'une brigade, à partir d'observations sur le terrain qui seront effectuées au printemps 1991.

LES RECHERCHES SUBVENTIONNÉES

Le programme conjoint de soutien à la recherche en sécurité routière, administré par la Société, le ministère des Transports et le Fonds pour la formation des chercheurs et l'aide à la recherche, vise à financer à la fois l'infrastructure des équipes de recherche et la réalisation des projets constituant leur programme de recherche. À la suite de la publication de l'appel d'offres concernant ce programme, le comité d'évaluation a examiné les dossiers présentés et a recommandé le financement de trois équipes : celle dirigée par Mme Claire Laberge-Nadeau de l'Université de Montréal, celle de M. Martin Lee-Gosselin de l'Université Laval et celle de M. Marcel Pouliot de l'Université de Sherbrooke.

Parmi les projets de recherche qui seront réalisés par ces équipes, signalons les suivants : analyse des accidents routiers par temps violent ; sécurité routière et aménagement urbain dans les petites et moyennes villes québécoises ; et, effet de la prise de médicaments sur la sécurité routière.

Ces trois équipes, qui regroupent environ 40 chercheurs, se partageront près de deux millions de dollars au cours des trois années du programme. La contribution totale de la Société pour l'année 1990 s'élève à 275 000 $.

Les deux équipes déjà sélectionnées dans le cadre de l'entente avec le Fonds de la recherche en santé du Québec ont reçu une subvention totale de 550 000 $ en 1990 pour leur permettre de poursuivre leurs travaux. Rappelons que l'équipe, composée de spécialistes du Centre de recherche sur les transports et de l'Hôtel-Dieu de Montréal, réalise une étude visant à mesurer l'impact de certaines normes médicales et optométriques sur la sécurité routière. Par ailleurs, l'équipe réunissant des spécialistes provenant principalement de l'Institut de réadaptation de Montréal et de l'Hôpital du Sacré-Coeur évalue les capacités résiduelles et le potentiel de réadaptation des victimes d'un traumatisme cranio-cérébral.

À la suite de ces subventions accordées avant 1990, trois rapports de recherche ont été déposés au cours de l'année : **Intervention auprès des parents des traumatisés crâniens, Évaluation et priorisation des interventions visant le respect des limites de vitesse** et **Attitudes et comportements de risque des jeunes conducteurs**.

L'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Société a poursuivi en 1990 la diffusion et l'instauration de ses programmes d'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire. Ainsi, elle a fait parvenir près de 5 400 guides **La sécurité routière à l'école** aux établissements qui en ont fait la demande lors de la rentrée scolaire. Plus de 14 000 recueils d'activités ont également été distribués à des responsables du milieu scolaire. Enfin, la Société a assuré la retranscription de 1 370 vidéocassettes destinées aux écoles et aux organismes du milieu scolaire.

Une version anglaise du guide d'activités pour les personnes présentant une déficience intellectuelle a également été publiée. Par la suite, la Société a donné des sessions de formation à des enseignants et à des conseillers pédagogiques des commissions scolaires à population anglophone.

La campagne annuelle de sécurité à bicyclette s'est déroulée au printemps et du matériel de promotion a été proposé aux enseignants, afin d'appuyer leurs interventions. La vidéocassette **Pour l'amour du vélo**, produite l'année précédente dans le but de faciliter l'intégration des connaissances des élèves en sécurité à bicyclette, a été retranscrite à 463 exemplaires. Le test **Vélo-Cité**, produit par Vélo-Québec, a aussi été offert en milieu scolaire.

Le groupe de travail, regroupant des représentants de l'Unicef, de La Ligue de sécurité du Québec, de Parents-Secours, de Canal Famille, du Service de police de la communauté urbaine de Montréal, du Service de police de la ville de Québec et de la Sûreté du Québec, a coordonné les actions de la campagne **Halloween 1990**. Une affiche-calendrier et une fiche d'animation, tirées à 30 000 exemplaires, ont été distribuées dans toutes les classes de la maternelle à la 6e année du primaire. Le slogan **À l'Halloween la sécurité, c'est pas sorcier** a été repris avec un visuel modifié, faisant référence à la nécessité de bien préparer les jeunes piétons à l'occasion de cette fête.

Quant à la campagne annuelle touchant le transport scolaire, elle s'est déroulée à l'automne sous le thème **Pas de risques à prendre**. L'Association du transport écolier du Québec assume le leadership de cette campagne qui regroupe différents partenaires du milieu. En 1990, tous les élèves du primaire ont reçu un nouveau jeu **Sécuri-bus**, leur permettant de visualiser l'importance de comportements sécuritaires.

Le programme de formation des conducteurs d'autobus d'écoliers, intitulé **Maître à bord**, s'est poursuivi tout au long de l'année. Jusqu'ici, près de 80 % de ces conducteurs, soit plus de 7 500 personnes, ont participé aux sessions de formation. De plus, le programme ainsi que le contenu d'une session ont été présentés à l'ensemble des cadres du milieu scolaire réunis en congrès.

Par ailleurs, le programme des brigades scolaires progresse d'année en année. On comptait, en juin 1990, plus de 17 000 jeunes brigadiers, que ce soit pour les piétons ou pour les passagers d'autobus, soit une augmentation de 6,7 % par rapport à l'année précédente.

Enfin, la Société a expérimenté en 1990 de nouveaux programmes centrés davantage sur ses préoccupations au sujet de la sécurité routière et sur les orientations des programmes d'études du ministère de l'Éducation. Ainsi, le projet **Alternative** pour contrer la conduite avec les facultés affaiblies, a fait l'objet d'une expérience dans les écoles secondaires de la Commission scolaire catholique de Sherbrooke. Ce projet a reçu un accueil favorable et s'étendra à plusieurs autres commissions scolaires en 1991. De plus, un cours donnant droit à trois crédits a commencé à l'Université de Sherbrooke, intégrant l'éducation à la sécurité routière à des programmes de base. Ce cours s'adresse plus particulièrement aux étudiants de dernière année en sciences de l'éducation.

LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION

La Société de l'assurance automobile du Québec, dans la poursuite de son objectif d'améliorer le bilan routier, attache une très grande importance à la sensibilisation de la population. Une opinion publique bien informée et sensibilisée aux causes et conséquences des accidents de la route est en effet une condition essentielle pour assurer la sécurité routière.

Malgré une nette amélioration du bilan routier ces dernières années, le bilan des jeunes usagers de la route n'a guère évolué. En effet, les jeunes de 16 à 24 ans sont impliqués dans 26 % des accidents entraînant des dommages corporels, alors qu'ils ne représentaient en 1989 que 15 % des titulaires de permis de conduire. Compte tenu de ces résultats peu encourageants, la Société de l'assurance automobile du Québec a intensifié les moyens de communication auprès des conducteurs âgés de 16 à 24 ans. Les communications avec les groupes-jeunesse ont abordé en 1990 diverses problématiques de sécurité routière, comme l'alcool au volant, la vitesse excessive et l'inexpérience de la conduite.

La Société a aussi mené plusieurs projets d'animation et d'information, tant pour consolider la notoriété et l'impact de ses campagnes de publicité que pour exploiter d'autres thèmes reliés à une utilisation plus sécuritaire du réseau routier.

Commencée en 1988, la campagne d'information sur les nouvelles normes de sécurité dans le transport routier, s'est poursuivie en 1990. À toute la série de documents d'information déjà publiés, s'est ajouté un dépliant sur la vérification mécanique. Ce dépliant a été envoyé par la poste à tous les propriétaires de véhicules servant principalement au transport de biens et dont la masse nette est de plus de 3 000 kg. Tous les véhicules de plus de 3 000 kg doivent maintenant être soumis au programme de vérification mécanique de la Société. De plus, pour assurer une diffusion plus systématique de l'information sur la vérification mécanique, la Société a procédé à de nombreux placements publicitaires dans des revues spécialisées.

La Société a participé à plusieurs congrès et salons de l'industrie du transport. Sa participation s'est concrétisée par la tenue de stands d'information. Ces stands permettaient aux visiteurs de se renseigner sur la réglementation du transport routier et de vérifier, grâce à un module interactif, leurs connaissances sur les heures de conduite, la ronde de sécurité et les freins pneumatiques. Le stand intitulé **Sécurité et rentabilité, ça roule ensemble** était présent aux congrès de l'Association des propriétaires de camions-remorques indépendants du Québec, de l'Association du camionnage du Québec, de l'Association québécoise du transport et des routes, de l'Association nationale des camionneurs artisans ainsi qu'au Salon Cam-Expo.

Afin de bien informer les automobilistes, la Société a profité de toutes les occasions, en 1990, pour rejoindre la population par les médias d'information. Que ce soit par des conférences de presse, par l'émission de communiqués, par des entrevues ou par des réponses à des demandes d'information, les porte-parole de la Société ont maintenu une communication soutenue avec les médias imprimés et électroniques. En outre, des activités d'information et des campagnes de presse ont été menées sur l'évolution du bilan routier au Québec et sur les mesures mises de l'avant pour l'améliorer. La Société a de plus participé à près de 35 salons, congrès et expositions d'envergure régionale, nationale ou internationale.

L'année 1990 marquait le cinquième anniversaire de **La lettre de sécurité routière**, publication diffusée dans le réseau des partenaires de la Société, de même que dans les organismes publics et dans l'entreprise privée. L'utilisation de la ceinture de sécurité et des sièges d'auto pour enfants, l'évolution du bilan routier, l'enquête du coroner Marc-André Bouliane relativement à certains décès de la route survenus dans la région de Granby et, bien sûr, l'Opération Nez rouge, ont retenu l'attention et ont fait l'objet d'une couverture particulière au cours de l'année.

LES JEUNES ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sous le thème **Pas de risques à prendre... On s'aime trop pour ça**, la Société de l'assurance automobile du Québec a mené pour une deuxième année consécutive une importante campagne publicitaire rappelant aux jeunes qu'**Au volant, l'alcool et la vitesse tuent**. Cette campagne, à laquelle un budget de 700 000 $ a été consacré, est venue renforcer les actions déjà entreprises dans les années antérieures en vue de réduire les décès et les blessures de la route chez les jeunes de 16 à 24 ans. Trois messages télévisés ont été diffusés de juin à octobre sur l'ensemble des chaînes de télévision.

Cette campagne publicitaire, coïncidant avec la période de l'année la plus propice aux accidents de la route, comportait également un important volet radiophonique qui visait à contrer l'alcool au volant et l'excès de vitesse en valorisant un comportement responsable chez les jeunes usagers de la route. En outre, pour appuyer la diffusion de messages dans les médias électroniques, des placements publicitaires ont été faits dans des magazines et des affiches ont été distribuées notamment dans les établissements d'enseignement secondaire, collégial et universitaire ainsi que dans les maisons de jeunes.

Cette campagne destinée aux jeunes comportait aussi un volet promotionnel important mettant à contribution la Station Musique Plus et le groupe FM de Radiomutuel. Ainsi, tout au long du mois d'octobre, quelque 10 000 jeunes ont participé à un jeu téléphonique portant sur la sécurité routière. En fournissant les bonnes réponses, ils couraient la chance de gagner un chandail et, à la fin du concours, une voiture de marque Honda Civic.

Enfin, grâce à une entente spéciale avec le magazine Croc, la Société a participé à la préparation d'un guide humoristique sur la sécurité routière. Celui-ci a été distribué dans le numéro de mai du magazine, tiré à plus de 100 000 exemplaires.

En 1990, la Société a poursuivi ses interventions en milieu collégial en maximisant l'implantation de trois activités d'information, soit la campagne **Pas de risques à prendre... On s'aime trop pour ça**, le programme **Pare-chocs** et le jeu-questionnaire **Sur la route, pas d'cascades**.

La première de ces interventions a été organisée dans 63 collèges en collaboration avec les services de vie étudiante de ces établissements. Prenant la forme d'une semaine thématique se tenant à la fin du mois de novembre, cette campagne comportait de nombreuses activités : stand d'information, projection de vidéos, jeu sur ordinateur, dégustation de bières désalcoolisées, etc.

Quant au programme **Pare-chocs**, 38 établissements du milieu collégial y ont adhéré. Rappelons que ce programme vise à informer les jeunes des dangers de la conduite avec les facultés affaiblies et à encadrer les fêtes étudiantes où il y a consommation d'alcool.

Pour sa part, la campagne **Sur la route, pas d'cascades**, qui vise à améliorer l'ensemble des comportements routiers des jeunes par l'entremise d'un jeu-questionnaire animé, a été reprise en 1990 dans 40 collèges.

Enfin, la Société a produit en 1990 un document vidéo de sensibilisation pour les jeunes. Sous le titre **Le passager clandestin**, ce document vise à faire prendre conscience aux jeunes des responsabilités qui découlent du privilège d'avoir un permis de conduire. Quelques mois à peine après sa parution, cette vidéocassette remportait deux prix importants : la **Mention** de l'Association pour le développement et l'application de la technologie en éducation (ADATE) et le **Grand Prix** de la catégorie « audiovisuel » décerné par le Forum des directeurs et directrices de communications du gouvernement du Québec.

LA LUTTE CONTRE L'ALCOOL AU VOLANT ET LA VITESSE EXCESSIVE

Toujours présent dans bon nombre d'accidents mortels, l'alcool est resté en 1990 une des priorités d'intervention de la Société.

En plus de la campagne publicitaire **Pas de risques à prendre... On s'aime trop pour ça**, qui rappelait aux jeunes conducteurs qu'**Au volant, l'alcool et la vitesse tuent**, la Société a mené toute une série d'opérations pour renforcer le consensus contre l'alcool au volant. Pour une troisième année consécutive, un protocole d'entente a été signé avec la Société des fêtes et festivals du Québec. En vertu de celui-ci, les organisateurs des festivals participants se sont engagés à mener une campagne sous le thème **Pour que la fête continue en toute sécurité** dans le cadre de leurs festivités. En 1990, cette campagne a commencé avec le Carnaval de Québec et s'est poursuivie du mois de mai à la fin du mois d'octobre dans quelque 40 festivals sur tout le territoire du Québec.

La Société a également poursuivi sa campagne amorcée en 1985 sur les terrains de golf du Québec. En plus des panneaux d'affichage sur les tertres de départ, un stand d'information et un alcootest ont été utilisés dans 35 tournois majeurs. Ces tournées ont également permis de sensibiliser les représentants du monde des affaires au problème de l'alcool et de les inciter à diffuser le message sur l'alcool au volant dans leurs entreprises.

La période des fêtes de fin d'année étant particulièrement propice aux réunions sociales, aux déplacements en véhicules automobiles et, par voie de conséquence, à la conduite avec les facultés affaiblies, la Société de l'assurance automobile du Québec s'est associée pour la septième année consécutive à l'Opération Nez rouge. La Société est d'ailleurs devenue le partenaire national de l'Opération Nez rouge. Elle a soutenu, tant sur le plan financier que sur le plan humain, toutes les opérations à travers le Québec. Nez rouge est un moyen efficace de lutter contre la conduite avec les facultés affaiblies et de favoriser l'évolution des mentalités à l'égard de l'alcool au volant, non seulement pendant la période des Fêtes, mais à longueur d'année. Rappelons que les services de l'Opération Nez rouge sont maintenant accessibles sur tout le territoire québécois.

Quarante Opérations ont été organisées en 1990, couvrant ainsi plus de 325 municipalités dans toutes les régions du Québec. On évalue à plus de 85 % la population qui a reçu le message de sécurité routière transmis par l'Opération Nez rouge.

En 1990, la collaboration de 17 500 bénévoles a permis de répondre à 26 085 demandes de raccompagnement comparativement à 20 019 en 1989, soit une augmentation de 30 %.

De plus, la Société a subventionné pour une deuxième année consécutive un projet-pilote instauré par le Département de santé communautaire (DSC) de Lakeshore dans l'ouest de l'Île-de-Montréal. Baptisé **RRR** pour **Renseigner, Repérer, Raccompagner,** ce projet visait à obtenir l'engagement direct des maires et des policiers afin de sensibiliser les propriétaires et les employés de bars à l'importance d'intervenir auprès des conducteurs en état d'ébriété. En 1990, ce projet-pilote a été mené dans les municipalités de Lachine, Dorval, Sainte-Geneviève, Pointe-Claire, Senneville, Sainte-Anne-de-Bellevue et Kirkland. Au cours de la prochaine année, les responsables tenteront d'obtenir la participation de toutes les municipalités de ce secteur de l'Île-de-Montréal.

L'UTILISATION DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

Le 1er janvier 1990, le Code de la sécurité routière a rendu obligatoire le port de la ceinture pour les passagers de la banquette arrière des véhicules. La Société, qui avait entrepris des efforts de sensibilisation à cet égard quelque temps avant l'entrée en vigueur de cette nouvelle disposition, les a poursuivis au cours de 1990.

Ainsi, la Société a tenu en mai 1990 une importante campagne publicitaire sur l'obligation de porter la ceinture à l'arrière comme à l'avant, à bord d'un véhicule. Sous le thème **Pas attaché, de quoi t'as l'air**! la campagne visait un objectif de 90 % de taux du port de la ceinture de sécurité.

Cette opération comportait trois volets : une campagne publicitaire du 21 mai au 15 juin, une surveillance policière intensive du 28 mai au 15 juin et la remise de billets de promotion aux personnes qui portaient leur ceinture, du 11 au 15 juin.

Au terme de cette campagne multimédia (télévision, radio, panneaux d'autobus, affichage et imprimés), le Québec a atteint un nouveau sommet d'utilisation de la ceinture de sécurité avec un taux de 89 % en juin. Plus encore, le taux de port de la ceinture de sécurité a continué de progresser pour s'établir à l'automne 1990 à 93,5 % pour les conducteurs, selon une enquête de Transports Canada.

Grâce à ce nouveau résultat, le Québec s'est classé, pour une seconde fois, au premier rang en Amérique du Nord pour ce qui est du taux d'utilisation de la ceinture de sécurité. De fait, le Québec est maintenant l'un des chefs de file mondiaux en matière de port de la ceinture de sécurité.

Par ailleurs, en 1990, la Société de l'assurance automobile du Québec, de concert avec la Fédération des CLSC, l'Association des pédiatres, le CAA-Québec et la Ligue de sécurité, a mené la 1re phase d'une campagne de sensibilisation et d'information sur les sièges d'auto pour les enfants. L'objectif était de créer un réseau de responsables et de multiplicateurs, formés et outillés pour sensibiliser les futures mères et les parents d'enfants de 5 ans et moins. Un guide pour ces responsables, deux vidéocassettes, une affiche et un dépliant ont été produits. De plus, des placements publicitaires ont été effectués dans des publications susceptibles de rejoindre massivement le public cible.

LA SÉCURITÉ À BICYCLETTE ET À MOTOCYCLETTE

La belle saison voit le retour sur le réseau routier d'un véhicule à deux roues fort populaire, la bicyclette. Le phénomène de la bicyclette a connu un essor exceptionnel durant les dernières années, si bien que le nombre de cyclistes au Québec est évalué présentement à près de trois millions et demi. En outre, dans plus de 60 % des accidents impliquant un véhicule automobile et une bicyclette, la cause était attribuable au comportement du cycliste. En 1990, la Société de l'assurance automobile du Québec s'est associée à plusieurs groupes ou organismes, tels les services policiers, les clubs Optimistes et les départements de santé communautaire (DSC) pour promouvoir la sécurité à vélo. Une campagne de sécurité à bicyclette s'est déroulée du 5 au 20 mai, sous le thème **Pour l'amour du vélo, pas de risques à prendre.**

Dans le cadre de cette campagne, la Société a produit divers documents d'information et éléments de promotion pour sensibiliser les jeunes à l'importance de se comporter sur la route en cyclistes compétents. Outre la distribution systématique d'affiches et de dépliants dans toutes les écoles primaires, une vidéocassette pour les 10 à 14 ans, des autocollants et un document préparé par Vélo-Québec, intitulé **Vélo-rallye**, ont été mis à la disposition des clubs Optimistes, des services policiers et des écoles qui tiennent des activités destinées à promouvoir la sécurité routière chez les jeunes cyclistes.

Parallèlement à ces activités, la Société a soutenu un projet-pilote du DSC Charles-Lemoyne dans la Montérégie, concernant la promotion du port du casque à bicyclette.

Si la Société est particulièrement présente auprès des jeunes, elle n'en n'oublie pas pour autant que les cyclistes adultes constituent aussi un groupe à risques. Elle a donc repris en 1990 une campagne de sensibilisation auprès des 16-30 ans, comportant des placements médias dans les revues spécialisées ainsi que des capsules d'information diffusées gracieusement par les stations de radio participantes.

En 1990, la Société a de nouveau pris part au Tour de l'Île-de-Montréal, en commanditant et en animant un des cinq relais où elle a distribué du matériel de sensibilisation à la sécurité routière. Cette randonnée cycliste, avec ses 35 000 participants, est le plus important événement du genre au monde.

Par ailleurs, depuis le milieu des années 80, le bilan des motocyclistes montre une amélioration presque continuelle, par suite notamment d'une baisse marquée du parc de motocyclettes. Malgré ce bilan positif, la Société a poursuivi en 1990 ses efforts de sensibilisation auprès des motocyclistes, en raison de la gravité des blessures subies par cette catégorie d'usagers de la route et des coûts d'indemnisation qu'elles engendrent. Ainsi, la Société a continué ses activités de relations publiques tout au long de la saison de moto, après avoir participé aux salons de la moto en février et en mars.

LA CONCERTATION

LE SOUTIEN DES INITIATIVES LOCALES ET RÉGIONALES EN MILIEU SCOLAIRE

Deux colloques régionaux sur les programmes d'éducation à la sécurité routière ont été organisés en 1990. Ceux-ci se sont tenus respectivement à Alma et à Shawinigan. Depuis 1986, la Société a tenu, de concert avec ses partenaires régionaux, 23 colloques dans 10 régions administratives différentes. Ces colloques ont attiré en moyenne un peu plus de 140 participants et ils ont suscité la réalisation de projets particuliers en vue d'améliorer la sécurité des élèves de ces régions.

LES RELATIONS AVEC LES AUTRES ADMINISTRATIONS ET LES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

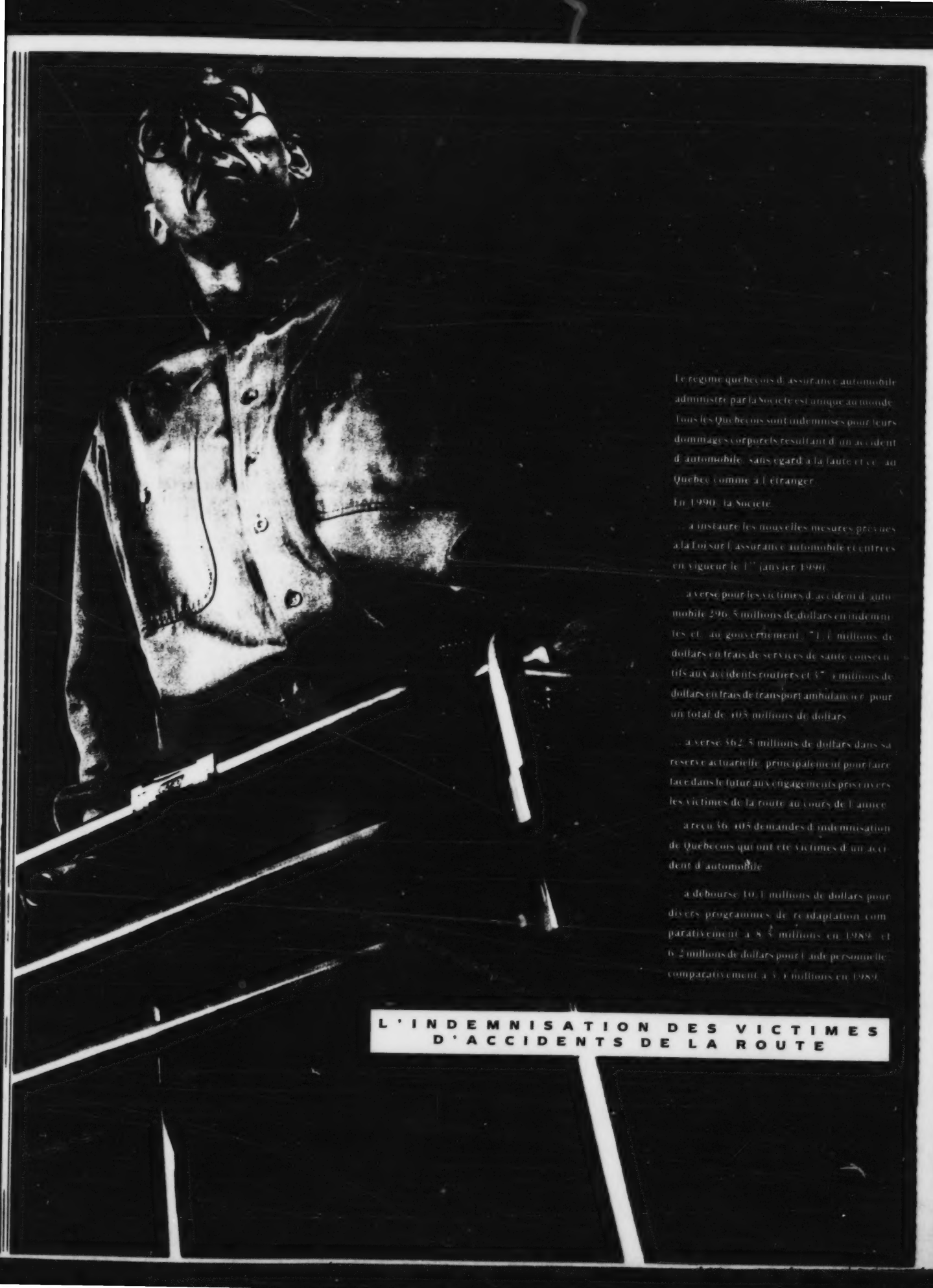
Le Comité de concertation sur les programmes de sécurité routière en milieu scolaire, regroupant des représentants d'une vingtaine d'organismes intéressés à la mise en œuvre de programmes complémentaires, s'est réuni à trois reprises cette année. La Société de l'assurance automobile du Québec assume la présidence et le soutien professionnel et technique des travaux de ce comité. Elle assume les mêmes fonctions au Comité de concertation qui regroupe des représentants du ministère de l'Éducation du Québec et de la Société. Ce comité est chargé de superviser l'élaboration et l'instauration des programmes d'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire.

La Société assure également la présidence du Comité interministériel de concertation contre la conduite avec les facultés affaiblies de même que le soutien professionnel aux travaux de son secrétariat permanent. Outre la Société, le Comité et son secrétariat permanent regroupent des représentants du ministère de la Justice, du ministère de la Sécurité publique, du ministère de la Santé et des Services sociaux et de la Sûreté du Québec. Au cours de 1990, le Secrétariat permanent a analysé une dizaine de demandes d'aide financière présentées dans le cadre de programmes fédéraux. Il a également procédé à l'examen de questions particulières : l'interception au hasard des automobiles à des fins de contrôle de la conduite avec les facultés affaiblies et la stratégie fédérale en matière de consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité routière. De plus, le Secrétariat a fait des recommandations sur l'avenir de la coopération fédérale-provinciale et sur la concertation interministérielle.

En 1990, la Société a participé aux travaux de la Direction de la sécurité routière de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR). En outre, elle a collaboré aux travaux de trois comités de l'AQTR pour l'organisation de colloques sur la sécurité des piétons, sur les aménagements routiers dans les municipalités et sur la formation des responsables municipaux.

LA COOPÉRATION INTERGOUVERNEMENTALE

La Société de l'assurance automobile du Québec a poursuivi en 1990 ses efforts dans le but de consolider les liens étroits qu'elle a établis avec les autres administrations nord-américaines. Elle contribue toujours aussi activement aux travaux de nombreuses associations canadiennes, nord-américaines et européennes, notamment le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et l'American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA). La participation assidue de la Société aux activités de ces organismes vise l'harmonisation des normes relatives aux conducteurs, aux véhicules et à la sécurité routière. Ainsi, en 1990, la Société a participé à la révision des ententes de réciprocité sur l'immatriculation de véhicules routiers (camions et autobus) qu'elle avait déjà signées avec plus d'une trentaine d'États américains. Cet exercice devrait permettre d'uniformiser les textes de ces ententes et d'assouplir les règles touchant les transporteurs qui font affaire à la fois au Québec et dans les États américains participants.



L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE

Le régime québécois d'assurance automobile administré par la Société est unique au monde. Tous les Québécois sont indemnisés pour leurs dommages corporels résultant d'un accident d'automobile, sans égard à la faute et ce, au Québec comme à l'étranger.

En 1990, la Société

- a instauré les nouvelles mesures prévues à la Loi sur l'assurance automobile et entrées en vigueur le 1er janvier 1990;
- a versé pour les victimes d'accident d'automobile 296,5 millions de dollars en indemnités et au gouvernement 71,1 millions de dollars en frais de services de santé consécutifs aux accidents routiers et 37,1 millions de dollars en frais de transport ambulancier, pour un total de 405 millions de dollars;
- a versé 362,5 millions de dollars dans sa réserve actuarielle, principalement pour faire face dans le futur aux engagements pris envers les victimes de la route au cours de l'année;
- a reçu 36 405 demandes d'indemnisation de Québécois qui ont été victimes d'un accident d'automobile;
- a déboursé 10,1 millions de dollars pour divers programmes de réadaptation comparativement à 8,5 millions en 1989, et 6,2 millions de dollars pour l'aide personnelle comparativement à 5,1 millions en 1989.

LE REGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Depuis le 1er mars 1978, le régime d'assurance automobile du Québec détermine les règles d'indemnisation des dommages corporels causés lors d'un accident d'automobile. Il prévoit également une indemnisation complémentaire pour les victimes d'accident qui se retrouvent sans recours. Le régime apporte en outre des mesures de soutien nécessaires à la réinsertion socioprofessionnelle des accidentés de la route.

Lors d'un accident d'automobile survenu au Québec ou partout ailleurs, le régime couvre entièrement tout résident du Québec, qu'il soit conducteur, passager, motocycliste, cycliste ou piéton, sans égard à sa responsabilité. Le régime indemnise également tout non-résident qui est propriétaire, conducteur ou passager d'une automobile immatriculée au Québec, lorsqu'il est victime d'un accident au Québec.

Par ailleurs, le régime indemnise dans la proportion inverse de sa part de responsabilité tout non-résident victime d'un accident au Québec, impliquant un ou des véhicules automobiles, qu'il soit piéton, conducteur ou passager d'une automobile non immatriculée au Québec.

Des modifications ont été apportées à la Loi sur l'assurance automobile en 1989 et sont entrées en vigueur le 1er janvier 1990. Il est par contre important de souligner que les fondements du régime, qui font l'objet d'un large consensus social depuis sa création, ont été maintenus intégralement par la nouvelle Loi sur l'assurance automobile.

Conçue à la lumière de l'expérience acquise au cours de la première décennie d'administration du régime, la réforme visait notamment à établir un meilleur équilibre entre les diverses catégories d'indemnités, permettant ainsi :

- d'indemniser plus adéquatement les grands blessés ;
- d'éliminer les situations de sous-compensation et de surcompensation de perte économique pour certaines catégories de victimes.

Le point majeur de la réforme du régime est sans aucun doute la hausse substantielle de l'indemnité pour les séquelles permanentes. D'un maximum de 42 743 $ en 1989, l'indemnité forfaitaire est passée à un montant maximal de 75 000 $ le 1er janvier 1990, montant qui est porté à 100 000 $ en 1991 et à 125 000 $ en 1992. Cette indemnité est versée pour la douleur, les souffrances, la perte de jouissance de la vie, les inconvénients, la peine et les frustrations vécus à la suite de l'accident.

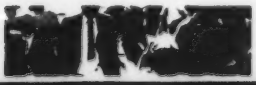
L'indemnité de remplacement du revenu est maintenant établie à partir de la situation économique réelle de la victime au moment de l'accident, c'est-à-dire de la perte réelle de revenu. Ainsi, les personnes occupant un emploi au moment de l'accident continuent de toucher l'indemnité de remplacement du revenu sous forme de rente ; cette indemnité est versée à compter du 8e jour suivant l'accident et correspond à 90 % du revenu net, calculé sur la base d'un revenu brut annuel, mais ne peut dépasser 40 000 $ en 1990.

Par contre, les victimes n'ayant pas de revenu au moment de l'accident ont droit à la compensation de leur revenu potentiel à compter du 181e jour suivant l'accident si elles ne sont toujours pas en mesure de travailler ; l'indemnité de remplacement du revenu est alors établie à partir d'un emploi déterminé par la Société.

Enfin, les étudiants ont droit à une indemnité forfaitaire visant à compenser le retard dans la poursuite de leurs études ; cette indemnité varie selon la scolarité atteinte au moment de l'accident. Elle est de 3 000 $ par année scolaire perdue au préscolaire et au primaire, de 5 500 $ par année scolaire perdue au secondaire et de 5 500 $ par session d'études perdue au postsecondaire, jusqu'à concurrence de 11 000 $ par année.

Avec la nouvelle loi, la Société maintient les mesures nécessaires pour contribuer à la réadaptation des victimes. Les programmes de réadaptation ont pour but d'atténuer ou de faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel et de faciliter le retour des accidentés à la vie normale ou leur réinsertion dans la société et sur le marché du travail.

En cas de décès, la nouvelle loi instaure un système d'indemnités forfaitaires en vue de compenser la perte de revenu subie par le conjoint et les enfants survivants. Le bénéficiaire peut toutefois demander que le montant auquel il a droit lui soit versé sous forme de paiements étalés sur une période maximale de 20 ans.



COÛTS DU RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC
(en milliers de dollars)

	1990	1989
	$	$
INDEMNITÉS VERSÉES	404 978	373 316
AUGMENTATION DE LA RÉSERVE ACTUARIELLE (engagements envers les victimes de la route de l'année)	362 500	387 200
TOTAL	767 478	760 516

Les indemnités de décès s'établissent comme suit :

- le montant de l'indemnité forfaitaire de décès remis à un conjoint est établi à partir du revenu brut et de l'âge de la victime. Cette indemnité ne peut en aucun cas être inférieure à 40 000 $. En 1990, elle se situait entre 40 000 $ et 200 000 $;
- les personnes à charge reçoivent un montant forfaitaire établi en fonction de leur âge au moment du décès de la victime. En 1990, cette indemnité s'échelonnait entre 35 000 $ pour un enfant de moins d'un an et 19 000 $ pour un enfant de 16 ans et plus ;
- une personne à charge invalide à la date du décès de la victime a droit à une indemnité forfaitaire additionnelle de 16 500 $;
- les enfants d'un chef de famille monoparentale qui décède lors d'un accident ont droit, en plus de leur propre indemnité, à l'indemnité forfaitaire qui aurait été versée au conjoint survivant ;
- le père et la mère d'une victime qui n'a pas de personne à charge au moment du décès, ont droit chacun à une indemnité forfaitaire de 7 500 $. S'il n'y a qu'un seul parent, une indemnité de 15 000 $ lui est versée ;
- la succession d'une victime décédée a droit à une indemnité forfaitaire de 3 000 $ pour les frais funéraires.

La nouvelle loi prévoit des indemnités mieux adaptées pour les frais de garde d'enfants. De plus, le régime d'assurance automobile reconnaît maintenant la valeur du travail non rémunéré dans une entreprise familiale en permettant à la victime, dans une telle situation, d'obtenir une indemnité pouvant aller jusqu'à 500 $ par semaine pendant six mois pour se faire remplacer dans ses fonctions. La nouvelle loi rembourse également certains frais d'aide personnelle à domicile.

La loi introduit aussi un système révisé de remboursement des frais occasionnés par l'accident. Ce système maintient le remboursement des frais relatifs aux soins médicaux ou paramédicaux, au déplacement ou au séjour pour recevoir ces soins, à l'achat de prothèses ou d'orthèses et aux vêtements que portait la victime au moment de l'accident.

LE BILAN DE LA PREMIÈRE ANNÉE D'APPLICATION DE LA NOUVELLE LOI

Comme les nouvelles dispositions législatives ne s'appliquent qu'aux accidents survenus depuis le 1er janvier 1990 et que toutes les modifications introduites ne sont pas applicables immédiatement, l'expérience de l'administration de ce régime est relativement mince. Dans l'ensemble cependant, la première année d'application laisse voir que les nouvelles mesures donnent des résultats positifs quant à l'atteinte des objectifs. Les situations de sous-compensation et de surcompensation de la perte économique ont été corrigées. Ainsi, les remboursements des frais d'aide personnelle et des frais généraux ont augmenté de façon significative, et les indemnités de remplacement du revenu se sont ajustées pour ne compenser que la perte réelle de revenu. Des études ultérieures viendront dresser un portrait plus complet de la situation.

INDEMNITÉS VERSÉES PAR CATÉGORIE ET AUTRES DÉPENSES
(en milliers de dollars)

	1990	1989	TOTAL DES INDEMNITÉS VERSÉES DEPUIS 1978
	$	$	$
Indemnités de remplacement du revenu	130 431	128 772	1 174 857
Indemnités de décès versées sous forme			
de rente	42 387	39 396	275 802
de montant forfaitaire	27 147	5 888	77 229
Autres indemnités			
préjudices esthétiques, mutilations, douleurs, etc.	38 577	44 085	348 539
remboursement des frais médicaux, paramédicaux, etc.	32 304	28 778	213 180
paiement des frais d'examens et de dossiers médicaux	4 644	5 285	32 102
remboursement des frais funéraires	3 542	3 650	33 012
frais de réadaptation et aide personnelle	18 332	11 922	86 405
Fonds d'indemnisation	1 047	658	50 652
Sous-total	296 411	268 434	2 271 778
Coût des services de santé payés au gouvernement*	71 140	67 882	366 690
Frais de transport ambulancier payés au gouvernement*	37 425	37 000	74 425
TOTAL	404 976	373 316	2 712 893

* Les chiffres donnés ici diffèrent de ceux donnés dans les états financiers car ils n'incluent que les coûts et les frais payés au gouvernement. Les états financiers reflètent les coûts globaux des services de santé et les frais globaux de transport ambulancier, payés par la Société.

L'AMÉLIORATION DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

La qualité du service à la clientèle demeure une préoccupation constante à la Société de l'assurance automobile. C'est dans cette optique que la Loi sur l'assurance automobile a été modifiée et que la Société cherche constamment à améliorer ses systèmes, ses pratiques de gestion et ses communications avec la clientèle dans le cadre de l'administration du régime.

Pour ce faire, deux politiques sont actuellement en voie d'instauration : la politique de service à la clientèle accidentée et la politique de gestion de la qualité, qui contribuent au maintien d'une culture centrée sur le client et à une saine gestion du cadre légal et normatif, en vertu duquel les décisions doivent être rendues.

LE TRAITEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

En 1990, la Société a reçu 36 405 demandes d'indemnisation relatives à des dommages corporels, comparativement à 36 446 l'année précédente. Après treize années d'activités, le nombre de demandes reçues s'élève maintenant à 421 751.

La Société fournit des services de renseignements et d'aide technique dans toutes les régions du Québec pour assister les accidentés et faciliter la préparation de leur demande d'indemnisation. À la demande de la victime, un agent de la Société se rend même au domicile, au lieu du travail ou au centre hospitalier pour l'aider à remplir son formulaire de demande. En 1990, 6 448 personnes ont bénéficié de cette aide comparativement à 6 400 en 1989.

RÉPARTITION DES INDEMNITÉS VERSÉES POUR LA RÉADAPTATION EN 1990

- Services professionnels aux traumatisés cranio-cérébraux
- Aide personnelle
- Intégration professionnelle et sociale

LA RÉVISION ET L'APPEL

Un réclamant peut demander la révision de la décision rendue par la Société dans les 60 jours de la réception de celle-ci. Sa demande est alors examinée par le Service de la révision qui peut confirmer, infirmer ou modifier la décision déjà rendue.

En 1990, 4 279 demandes de révision ont été reçues. Pendant la même année, 4 064 décisions ont été rendues, concernant plus particulièrement l'évaluation des atteintes permanentes, la durée de l'incapacité et la relation entre les blessures et l'accident.

Dès réception de la décision du Service de la révision de la Société, les réclamants disposent d'un délai de 90 jours pour en appeler à la Commission des affaires sociales.

LA RÉADAPTATION DES ACCIDENTÉS

Les dispositions de l'article 83.7 de la nouvelle loi sur l'assurance automobile permettent à la Société de prendre les mesures nécessaires et d'effectuer les dépenses qu'elle croit convenables pour contribuer à la réadaptation des accidentés de la route ; elle vise ainsi à atténuer ou à faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel et à faciliter leur retour à la vie normale et leur réinsertion dans la société. Au cours de l'année 1990, la Société a versé 10,1 millions de dollars pour divers programmes de réadaptation et 6,2 millions de dollars pour l'aide personnelle accordée aux victimes grièvement blessées. Il s'agit d'une augmentation de 37 % par rapport à 1989 alors que la Société avait versé 8,5 millions de dollars pour les différents programmes de réadaptation et 3,4 millions de dollars pour l'aide personnelle. Les conseillers en réadaptation, qui travaillent en région, se sont vu confier 1 261 dossiers d'accidentés. Quant au nombre total de dossiers actifs, il s'élevait à 2 954 à la fin de 1990.

LA RÉADAPTATION DES VICTIMES D'UN TRAUMATISME CRANIO-CÉRÉBRAL

Au cours de 1990, le programme de réadaptation des victimes d'un traumatisme cranio-cérébral s'est poursuivi en collaboration avec les 13 centres spécialisés dans ce domaine qui ont signé une entente avec la Société. Cette dernière a procédé à l'évaluation de l'application du programme ainsi qu'à l'évaluation des résultats en matière de réinsertion socioprofessionnelle de cette catégorie de victimes. Cet exercice permettra à la Société de prendre des décisions éclairées au sujet de l'avenir de ces ententes.

La mise en œuvre du programme vise le retour à la condition antérieure de certaines victimes dont les frais d'indemnisation peuvent dépasser un million de dollars. Depuis 1987, la Société a versé près de 15 millions de dollars pour la réadaptation de cette catégorie de victimes.

LA TRAUMATOLOGIE

À la suite d'un accident d'automobile, la rapidité des interventions a une incidence directe sur le taux de mortalité et de morbidité des victimes. Toute amélioration visant à diminuer le nombre de décès découlant des accidents de la route, de même que les risques de décès ou de séquelles des personnes blessées, permettra également de diminuer les coûts d'indemnisation tant sur le plan financier que sur le plan humain et de réduire ainsi les risques inhérents à l'usage de la route, en conformité avec la mission de la Société.

Dans cet ordre d'idées, la Société a continué à collaborer avec les différents intervenants du domaine préhospitalier et hospitalier, dont le ministère de la Santé et des Services sociaux, plusieurs conseils régionaux de la santé et des services sociaux ainsi que le Bureau du coroner. L'un de ses experts a aussi participé au groupe d'enquête sur les événements de l'École polytechnique de l'Université de Montréal.

Par ailleurs, la Société a collaboré avec le ministère de la Santé et des Services sociaux à désigner les centres de traumatologie sur le territoire québécois et à les classer dans cinq catégories selon les services qu'ils offrent.

LES AUTRES TYPES D'INDEMNISATION

L'INDEMNISATION DES DOMMAGES MATÉRIELS

Les dispositions de la Loi sur l'assurance automobile obligent tout propriétaire d'automobile circulant au Québec à posséder une police d'assurance de responsabilité d'un montant minimal de 50 000 $. Cette assurance, qui relève de l'entreprise privée, protège le propriétaire d'une automobile responsable de dommages matériels à autrui.

La victime de dommages matériels causés par une automobile est indemnisée suivant les règles du droit commun. Lorsque la convention d'indemnisation directe s'applique, la victime doit cependant adresser sa demande à son propre assureur qui l'indemnise en fonction des barèmes établis dans la convention.

L'INDEMNISATION COMPLÉMENTAIRE

Quoique tout propriétaire d'une automobile circulant au Québec doive posséder un contrat d'assurance de responsabilité garantissant l'indemnisation des dommages matériels, et malgré le principe d'universalité d'indemnisation des dommages corporels, certaines victimes peuvent, dans des circonstances particulières, être dépourvues de protection. Ces victimes de dommages matériels et de dommages corporels, qui ont obtenu au Québec un jugement définitif en leur faveur, peuvent demander à la Société de satisfaire à ce jugement si le responsable de l'accident est insolvable ou insuffisamment protégé par une police d'assurance de responsabilité, ou encore s'il ne peut être identifié. La Société peut, selon les conditions prévues, verser des indemnités maximales de 50 000 $.

LES COÛTS DU RÉGIME

La Société de l'assurance automobile du Québec a versé, au cours de l'exercice 1990, 405 millions de dollars aux victimes d'accidents. Cela porte à 2,713 milliards de dollars le montant des indemnités versées depuis l'entrée en vigueur du régime, le 1er mars 1978, incluant les coûts des services de santé pour les accidentés et le remboursement des frais médicaux et paramédicaux lors du transport des personnes blessées.

De plus, la Société a versé 362,5 millions de dollars dans sa réserve actuarielle, principalement pour faire face dans l'avenir aux engagements pris envers les victimes de la route en 1990.

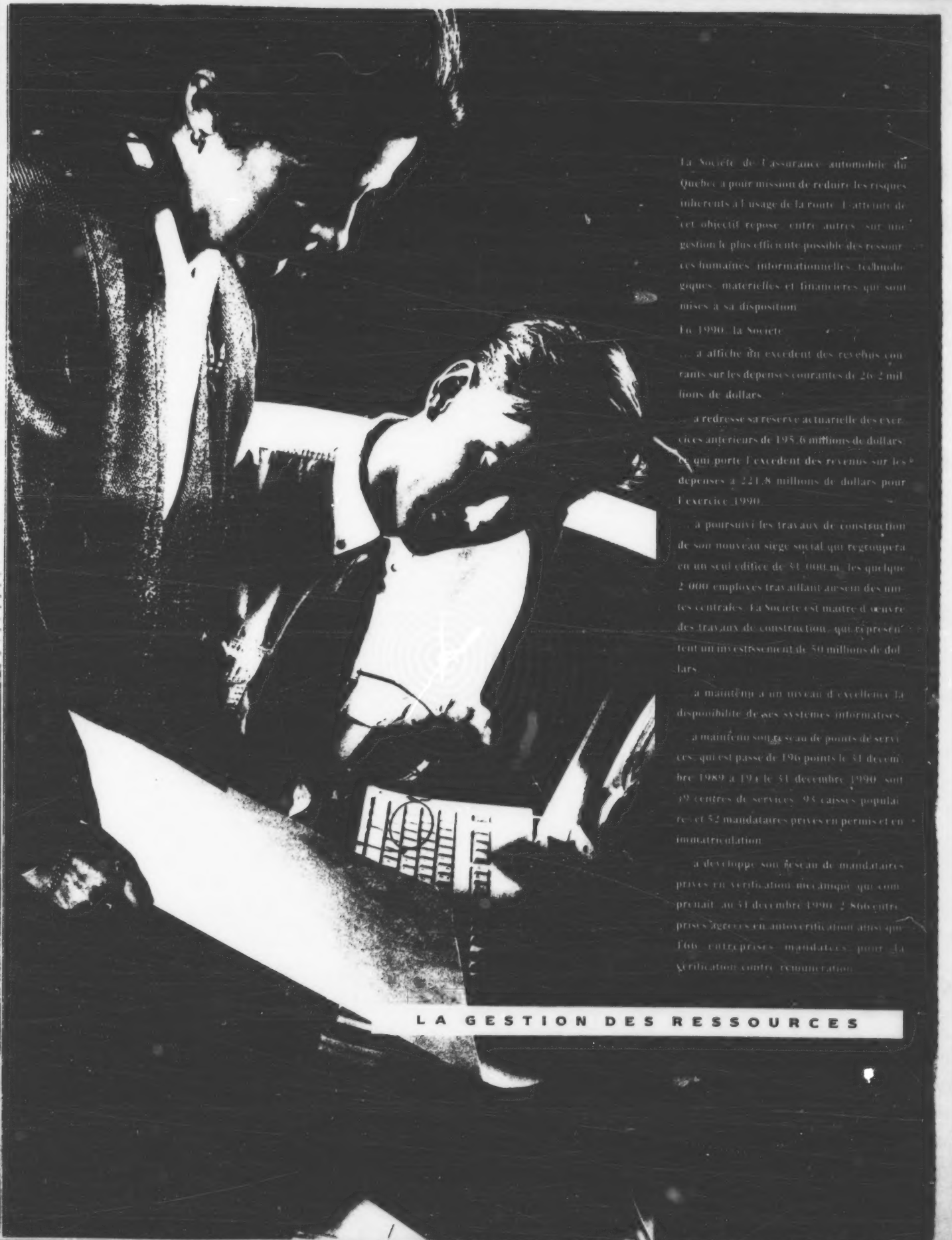
LE COÛT MOYEN DES INDEMNITÉS

La moyenne hebdomadaire des rentes payables augmente chaque année. Cet accroissement s'explique principalement par l'augmentation du revenu moyen des travailleurs, par la revalorisation du revenu maximal assurable et par l'indexation des rentes actives le 1er janvier de chaque année. Le taux d'indexation fixé pour le 1er janvier 1990 était de 4,8 %.

En 1990, le coût moyen des indemnités pour les atteintes permanentes résultant d'accidents survenus au cours de l'exercice s'est élevé à 6 924 $.

Par ailleurs, le coût moyen des indemnités de décès se situait à environ 42 417 $ par personne décédée, tandis que celui des rentes de remplacement du revenu était de près de 10 300 $. Il s'agit là de moyennes; les indemnités versées aux victimes étaient, dans certains cas, beaucoup plus importantes.

De façon générale, notons qu'environ 36 % des bénéficiaires d'une indemnité de remplacement du revenu sont encore indemnisés trois mois après leur accident, 9 % le sont encore après un an et 3 % après quatre ans.



La Société de l'assurance automobile du Québec a pour mission de réduire les risques inhérents à l'usage de la route. L'atteinte de cet objectif repose, entre autres, sur une gestion le plus efficiente possible des ressources humaines, informationnelles, technologiques, matérielles et financières qui sont mises à sa disposition.

En 1990, la Société

... a affiché un excédent des revenus courants sur les dépenses courantes de 26,2 millions de dollars.

... a redressé sa réserve actuarielle des exercices antérieurs de 195,6 millions de dollars, ce qui porte l'excédent des revenus sur les dépenses à 221,8 millions de dollars pour l'exercice 1990.

... a poursuivi les travaux de construction de son nouveau siège social qui regroupera en un seul édifice de 81 000 m², les quelque 2 000 employés travaillant aujourd'hui dans huit tours centrales. La Société est maître d'œuvre des travaux de construction, qui représentent un investissement de 50 millions de dollars.

... a maintenu à un niveau d'excellence la disponibilité de ses systèmes informatisés.

... a maintenu son réseau de points de services, qui est passé de 196 points le 31 décembre 1989 à 194 le 31 décembre 1990, soit 39 centres de services, 93 caisses populaires et 52 mandataires privés en permis et en immatriculation.

... a développé son réseau de mandataires privés en vérification mécanique, qui comprenait, au 31 décembre 1990, 2 866 entreprises agréées en autovérification ainsi que 166 entreprises mandatées pour la vérification contre rémunération.

LA GESTION DES RESSOURCES

LES RESSOURCES HUMAINES

L'EFFECTIF DE LA SOCIÉTÉ

Pour desservir sa clientèle, la Société compte sur un effectif permanent totalisant 1 976 personnes et un effectif occasionnel totalisant 570 années-personnes, réparties dans ses centres administratifs et ses 49 centres de services à travers le Québec.

Ces personnes appartiennent à une cinquantaine de corps d'emploi, rattachés principalement au soutien technique et administratif, et 55 % d'entre elles sont des femmes. L'équipe de gestion comprend 55 cadres supérieurs et 112 cadres intermédiaires.

Les conditions de travail sont régies par neuf conventions collectives ou ententes intervenues entre le gouvernement du Québec et les syndicats ou associations professionnelles représentant les employés.

LA FORMATION DES EMPLOYÉS

Pour former l'ensemble de ses employés, la Société dispose d'un personnel spécialisé dans chacune de ses vice-présidences.

Comme bon nombre de ses employés sont dispersés sur tout le territoire du Québec, la Société a mis en place un réseau de formateurs répartis entre les différentes directions régionales ; leur rôle est de diffuser les cours de formation à la tâche, élaborés centralement.

De plus, la Société a entrepris de mettre à profit son puissant réseau informatique en rendant disponibles, pour ses employés et pour ceux de ses mandataires, des cours axés sur l'auto-apprentissage ; ces cours peuvent être suivis à partir d'un terminal informatique. Ce moyen est appelé à prendre de plus en plus d'importance dans l'avenir, ses bénéfices étant de beaucoup supérieurs aux coûts de développement.

Par ailleurs, la Société encourage le perfectionnement et l'amélioration du potentiel, des connaissances et des habiletés de ses employés par des cours diffusés à l'interne ou à l'externe.

Ainsi, abstraction faite du coût des sessions réalisées à l'interne, la Société a consacré, en 1990, près d'un demi-million de dollars au perfectionnement de son personnel dans des établissements d'enseignement ou dans des firmes spécialisées ou par des participations à des colloques, séminaires ou congrès. Ces efforts importants aident la Société à offrir des services de qualité à sa clientèle.

LE SERVICE À LA CLIENTÈLE

Depuis plusieurs années, la Société a grandement investi dans l'amélioration du service à la clientèle. Ses interventions se sont situées sur divers plans : relocalisation d'un grand nombre de points de services, consolidation de son réseau de mandataires, refonte des systèmes administratifs et informatiques et formation du personnel. Cette préoccupation est cruciale si l'on considère que la plupart des clients ne sont en contact avec la Société qu'une fois par année.

Des approches d'avant-garde tels les cercles de qualité, la gestion intégrale de la qualité et la gestion de la qualité du service à la clientèle (QUALIPLUS) sont utilisées dans un nombre croissant d'unités administratives et produisent des résultats visibles pour les clients. Une politique en matière de service aux divers groupes visés permet d'encadrer ces différentes démarches et de les inscrire dans une perspective globale.

RÉPARTITION RÉGIONALE DE L'EFFECTIF DE LA SOCIÉTÉ

	PERMANENTS	OCCASIONNELS EN ANNÉES-PERSONNES
Bas-Saint-Laurent — Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine	35	18
Saguenay — Lac-St-Jean et Côte-Nord	41	17
Québec	1 531	308
Estrie — Mauricie — Bois-Francs	58	31
Montréal	153	101
Montérégie	64	37
Laval — Laurentides-Lanaudière — Outaouais	71	44
Abitibi-Témiscamingue — Nord-du-Québec	23	14

La Société a aussi élargi les possibilités d'action de son service de renseignements téléphoniques en introduisant de nouvelles opérations permettant aux clients d'effectuer des changements d'adresses ou d'obtenir des informations sur leur dossier de conduite, en s'adressant par téléphone à l'un ou l'autre de ses deux centres de renseignements.

Les quelque 75 préposés des centres de renseignements de la Société ont répondu, en 1990, à plus d'un million de demandes de renseignements téléphoniques de citoyens de tout le Québec.

Le Centre de renseignements de Montréal offre aussi un service informatisé de renseignements sur répondeur téléphonique en dehors des heures normales d'affaires, celles-ci ayant d'ailleurs été prolongées d'une heure par jour en 1990, toujours dans un souci de mieux servir la clientèle.

LE PROGRAMME D'AIDE AUX EMPLOYÉS

En 1990, la Société a continué d'offrir un programme d'aide à ses employés qui éprouvent des difficultés affectant ou pouvant affecter leur santé, leur équilibre psychologique, ainsi que leur rendement ou leur comportement au travail. La tenue de causeries-midi sur différents sujets reliés à la qualité de la vie en général a permis de poursuivre le volet préventif du programme en rejoignant au-delà de 500 employés. Les résultats positifs observés auprès des 136 employés touchés par des interventions curatives ou préventives ont permis de constater l'impact important du programme sur leur rendement, leur comportement et leur sentiment d'appartenance.

L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ

À la Société, il existe depuis quelques années un programme d'accès à l'égalité pour les femmes. Ce programme vise à augmenter la scolarité et l'employabilité du personnel féminin, et à lui offrir de meilleures possibilités de promotion.

Afin de favoriser une plus grande scolarisation de son personnel féminin, la Société a octroyé des congés pour études à temps partiel et remboursé à plusieurs employées leurs frais de scolarité. De plus, six femmes ont eu droit en 1990 à un congé à temps plein avec traitement pour obtenir un premier diplôme de niveau collégial ou universitaire. Depuis 1987, vingt-deux employées de la Société se sont prévalues de ce programme.

La Société encourage également l'augmentation de la représentation féminine dans certains corps d'emploi à prédominance masculine et a même dépassé les objectifs que lui avait fixés le Conseil du Trésor. Ainsi, le nombre de femmes a augmenté de 5 à 9 % dans les catégories d'emploi suivantes : cadre supérieur, cadre intermédiaire, professionnel et ouvrier.

Par ailleurs, afin de promouvoir la promotion des femmes qu'elle emploie, la Société a mis sur pied un programme de relève féminine en gestion. Des trois candidates retenues en 1990, deux participent à un stage de dix-huit mois dans un poste de cadre supérieur ou intermédiaire et la troisième a obtenu un poste de cadre intermédiaire.

LA PROTECTION DES NON-FUMEURS

Au cours de l'année 1990, la responsable de l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs dans certains lieux publics a continué à sensibiliser les inspecteurs désignés au respect des prescriptions de cette loi.

D'une part, les inspecteurs doivent s'assurer que l'affichage interdisant de fumer soit adéquat dans les lieux visés par la loi et, d'autre part, que les fumeurs y respectent la loi.

Par ailleurs, au cours de 1990, un dépliant d'information intitulé **Y'a du nouveau dans l'air!** a été distribué à tous les employés pour les sensibiliser à la décision du comité de direction de la Société selon laquelle à compter du 1er janvier 1991, il est interdit de fumer dans tous les locaux de la Société à l'exception des salles prévues à cette fin. La ventilation de ces salles a été modifiée afin de permettre une meilleure évacuation de l'air et de protéger ainsi la santé et le bien-être de tous les usagers.

Enfin, la Société a continué à offrir aux fumeurs de participer au programme anti-tabagisme dont une partie des coûts est remboursée aux participants.

LES RÉALISATIONS

En 1990, la Société a axé ses réalisations dans le domaine de la gestion des systèmes d'information sur cinq grandes orientations : l'investissement en systèmes d'information, le support de ses mandats, l'amélioration des données de gestion, la recherche et le partenariat. La Société a aussi poursuivi certains projets avec des partenaires gouvernementaux ou privés.

L'investissement en systèmes d'information

La Société occupe une place de premier plan dans le domaine des technologies de l'information. Elle a toujours su s'ouvrir aux nouveaux produits, en plus d'apprendre à les maîtriser. Afin de bien gérer ses investissements en systèmes d'information, la Société a mis en place, au cours des dernières années, un processus annuel de planification. En liaison étroite avec la planification stratégique de la Société, la planification des investissements en systèmes d'information permet d'établir un plan de développement basé sur un horizon de trois à cinq ans. La mise à jour annuelle de cette planification vise à ajuster les décisions de développement en fonction des nouveaux besoins, des nouvelles technologies et des occasions offertes par l'environnement. Cet exercice amène les usagers à s'engager activement dans les choix et les orientations à privilégier. En 1990, plus de 99 projets ont été élaborés, analysés et mis de l'avant pour un montant de 12,2 millions de dollars.

Le support des mandats de la Société

Outre les investissements alloués aux projets de développement, les dépenses associées aux opérations informatiques régulières de la Société ont nécessité un montant de 31,2 millions de dollars. Une partie importante de ce montant (57 %) a servi à l'entretien, à l'achat ainsi qu'à la location d'équipements informatiques et de logiciels, pour le traitement centralisé des données et les frais de télécommunication.

Afin d'améliorer les niveaux de service offerts aux usagers de systèmes d'information de la Société, un effort de plus de 206 années-personnes a été consacré aux activités touchant les opérations et le support du centre de traitement informatique ainsi que des systèmes d'information opérationnels de la Société.

Aux principaux systèmes informatisés de la Société tels que les systèmes reliés au Code de la sécurité routière, aux opérations régionales, à l'indemnisation et à l'administration, se rattachent 70 applications.

L'amélioration des données de gestion

Deux projets majeurs visant à améliorer les données de gestion se sont déroulés en 1990 et se poursuivront en 1991. Le développement d'un système de gestion des ressources humaines fera de la Société l'organisme le mieux pourvu en informations sur ses ressources humaines. Par ailleurs, la mise en exploitation d'un progiciel de gestion financière et matérielle pourvoira la Société d'un outil essentiel pour la gestion efficace de ses budgets et de ses achats.

La recherche et le partenariat

La recherche active d'occasions d'affaires et de technologies nouvelles a permis de définir quelques avenues très prometteuses pour l'avenir technologique de la Société. Ainsi, les systèmes-experts ont fait l'objet d'un projet-pilote en 1990. Le traitement de l'image, quant à lui, a fait l'objet d'études en 1990 et sera évalué à l'aide d'un projet-pilote en 1991.

La participation à de nombreuses tables d'échange et les relations d'affaires établies avec nos partenaires gouvernementaux ont permis le transfert de plusieurs de nos connaissances de pointe et de certaines composantes informatiques en demande dans d'autres organismes.

La Société contribue très activement à l'émergence d'un savoir-faire québécois dans le domaine des technologies de l'information en étant constamment à l'affût des nouveaux développements en matière d'informatique, de bureautique et de télématique. La signature de contrats de services avec des entreprises spécialisées en services informatiques permet non seulement à la Société d'avoir accès à toute l'expertise requise pour l'exécution de ses mandats, mais également de contribuer au développement de l'excellence dans l'industrie québécoise de l'informatique.

La Société a attribué en 1990 des contrats de consultation en systèmes d'information pour une valeur de plus de 9,7 millions de dollars. Ces sommes ont été consacrées à l'embauche de ressources professionnelles spécialisées dans divers domaines: technique, développement, opération et recherche.

LES SERVICES À LA CLIENTÈLE

En 1990, la disponibilité des systèmes informatisés s'est maintenue à un niveau d'excellence. Ainsi, les niveaux de disponibilité des services interactifs ont tous été atteints en 1990, voire dépassés pour plusieurs groupes visés, en particulier pour la gestion du Code de la sécurité routière (99,45 %) et pour les services aux accidentés (99,77 %). Le citoyen québécois bénéficie donc d'un des meilleurs services qui soit lorsqu'il se rend dans un centre de services de la Société ou chez un mandataire.

LES RESSOURCES TECHNOLOGIQUES

Pourvu de deux ordinateurs centraux (totalisant une puissance de traitement de plus de 100 millions d'instructions par seconde), le Centre de traitement de la Société dispose d'une capacité d'emmagasinage des données sur support magnétique de plus de 320 milliards de caractères. Un vaste réseau de télécommunication permet de rejoindre tous les points de services de la Société. Près de 3 000 terminaux, dont 2 200 écrans, sont reliés aux ordinateurs centraux.

De même, le personnel de la Société dispose de 800 micro-ordinateurs, dont près de 500 ont accès aux ordinateurs centraux et dont environ 200 peuvent communiquer entre eux par le réseau local.

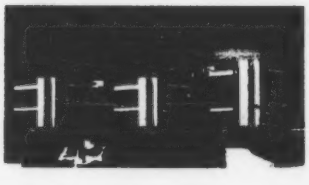
LES RESSOURCES MATÉRIELLES ET IMMOBILIÈRES

Les acquisitions de biens et de services de la Société auprès des fournisseurs québécois totalisaient en 1990 plus de 75 millions de dollars.

Au chapitre de la gestion immobilière, 60 552,02 m^2 répartis en 56 établissements furent mis à la disposition des unités administratives, le tout entraînant des dépenses d'exploitation et de location de près de 9 millions de dollars. De plus, des améliorations locatives ont été apportées à 448 postes de travail pour un coût total de 437 000 $.

Enfin, le service aux divers groupes cibles de la Société a commandé l'insertion et l'expédition de 40 millions de documents de toutes sortes à plus de 11 millions de clients, entraînant une dépense de l'ordre de 4,5 millions de dollars. En contrepartie, plus de 3,1 millions de clients externes ont traité par courrier avec la Société en cours d'année.

LA CONSTRUCTION DU SIÈGE SOCIAL



Le projet de construction du nouveau siège social de la Société amorcé le 7 août 1989 s'est poursuivi tout au long de l'année 1990. Malgré quelques impondérables, les résultats obtenus à ce jour permettent d'envisager une réalisation qui, en plus d'être conforme aux prévisions budgétaires initiales, devancera de plusieurs semaines les dates de livraison prévues.

Tout au long de l'année 1990, le projet a été supervisé par le comité directeur de la construction, formé de cinq membres: le président-directeur général, le vice-président à l'Administration et aux finances, le directeur de la construction du siège social, un membre de l'extérieur et un représentant de la firme J.E. Verreault qui, à la suite d'un appel d'offres, a été amenée à agir comme groupe-conseil auprès de la Société dans toutes les phases du projet de construction. Relevant directement du conseil d'administration, le comité directeur doit rendre compte de l'évolution des travaux à chacune des séances du conseil.

Les travaux d'architecture se sont poursuivis sous la surveillance d'un consortium d'architectes, dirigé par le bureau d'architectes Hudon et Julien. Ce consortium regroupe les entreprises Gagnon et Grondin, Régis Côté et associés et enfin, Célestino Garcia. Les travaux d'ingénierie ont été réalisés par le Groupe conseil Roche ltée, appuyé par le Groupe conseil Solivar et ADS et associés ltée.

À titre d'entrepreneur général, la Société a procédé à la réalisation du projet, en allouant près d'une centaine de contrats se rapportant à des parties précises de la construction. Au 31 décembre 1990, la Société avait signé des contrats et lancé des appels d'offres pour une valeur totale de 38,2 millions de dollars en construction, 4,7 millions de dollars en services professionnels et 5,3 millions de dollars en ameublement pour des systèmes intégrés et divers équipements.

L'échéancier prévoit que l'emménagement au nouveau siège social débutera dès la mi-juin 1991, pour se terminer au début du mois d'août de la même année, y compris le déménagement de l'important centre de traitement informatique vers le 1er juillet 1991.

Rappelons que le complexe en construction comporte trois sections, dont une de six étages et deux de quatre, et que sa façade principale est située sur le boulevard Jean-Lesage. La superficie aménageable sera d'environ 31 000 m². Le nouveau siège social permettra d'accueillir près de 2 000 employés.

LES RESSOURCES EN RÉGION

Pour offrir à la population un service de qualité en matière d'accueil et de renseignement, de délivrance et de renouvellement du permis de conduire et de l'immatriculation, de soutien technique et de réadaptation auprès des accidentés de la route, de contrôle mécanique du parc automobile et de promotion de la sécurité routière, la Société de l'assurance automobile dispose de huit directions régionales et de 49 centres de services répartis sur l'ensemble du territoire.

Les services des directions régionales sont regroupés dans les centres administratifs suivants :

Bas-Saint-Laurent/Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine
92, 2e Rue Ouest
Rimouski (Québec)
G5L 8B3
Tél. : (418) 722-3519

Saguenay/Lac-Saint-Jean/Côte-Nord
2655, boulevard du Royaume
Jonquière (Québec)
G7S 4S9
Tél. : (418) 548-7106

Québec
930, chemin Sainte-Foy, RDC-13
Québec (Québec)
G1S 2L4
Tél. : (418) 643-6608

Estrie/Mauricie/Bois-Francs
955, rue King Est
Bureau 100
Sherbrooke (Québec)
J1G 1E3
Tél. : (819) 820-3222

Montérégie
1999, boulevard Roland-Therrien
Longueuil (Québec)
J4N 1G9
Tél. : (514) 468-3624

Laval/Laurentides-Lanaudière/Outaouais
3195, boulevard Saint-Martin Ouest
Centre 2000
Laval (Québec)
H7T 1A3
Tél. : (514) 688-1971

Île-de-Montréal
870, boulevard de Maisonneuve Est
5e étage
Montréal (Québec)
H2L 4W3
Tél. : (514) 873-6620

Abitibi-Témiscamingue/Nord-du-Québec
33, rue Gamble Ouest
Rouyn (Québec)
J9X 2R3
Tél. : (819) 764-6155

CENTRES DE SERVICES DE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

NOM DE LA MUNICIPALITÉ	ADRESSE	CODE POSTAL	TÉLÉPHONE
ALMA	100, rue Saint-Joseph Sud	G8B 7A6	(418) 662-3466
ANJOU	7500, boulevard des Galeries d'Anjou, porte 85	H1M 3M2	(514) 873-7620
BAIE-COMEAU·	625, boulevard Laflèche	G5C 1C5	(418) 589-5917
BAIE-SAINT-PAUL	2, route de l'Équerre	G0A 1B0	(418) 435-3734
BONAVENTURE	166, route 132 Est, C.P. 296	G0C 1E0	(418) 534-2122
CHARLESBOURG	1750, avenue Périgord	G1G 5X3	(418) 643-7620
DORVAL	2350, boulevard Hymus	H9P 1J9	(514) 873-7620
DRUMMONDVILLE	80, rue Belleville	J2C 5T1	(819) 478-4685
GASPÉ·	39, rue Montée Sandy-Beach	G0C 1R0	(418) 368-2515
GRANBY	840, rue Principale	J2G 2Z2	(514) 378-9859
HULL·	975, boulevard Saint-Joseph	J8Z 1W8	(819) 772-3045
ÎLES-DE-LA-MADELEINE	C.P. 355, Cap-aux-Meules	G0B 1B0	(418) 986-2742
JOLIETTE	490, boulevard de l'Industrie, C.P. 6	J6E 3Z3	(514) 753-7403
JONQUIÈRE*·	2655, boulevard du Royaume	G7S 4S9	(418) 548-3165
LACHUTE	505, rue Béthanie	J8H 4A6	(514) 562-4101
LA SARRE	77, 2e Rue Est	J9Z 3G8	(819) 333-2341
LAVAL*·	3195, boulevard Saint-Martin Ouest	H7T 1A3	(514) 688-1971
LÉVIS	98F, place Kennedy	G6V 6C9	(418) 837-3650
LONGUEUIL*·	1999, boulevard Roland-Therrien	J4N 1G9	(514) 468-3624
MATANE	750, avenue du Phare Ouest	G4W 1V5	(418) 562-5141
MONT-LAURIER	785, rue de la Madone	J9L 1T3	(819) 623-2322
MONTMAGNY	5, rue Valcourt	G5V 4H9	(418) 248-3521
MONTRÉAL	855, boulevard Henri-Bourassa Ouest	H3L 1P3	(514) 873-7620
MONTRÉAL*·	870, boulevard de Maisonneuve Est	H2L 4W3	(514) 873-7620
PORTNEUF VILLAGE	332, 2e Avenue Ouest	G0A 2Y0	(418) 286-6631
QUÉBEC	2500, boulevard Montmorency	G1J 5C7	(418) 643-7620
QUÉBEC	5077, boulevard Wilfrid-Hamel	G2E 5G3	(418) 643-7620
QUÉBEC	2012, boulevard Charest Ouest	G1N 4N6	(418) 643-7620
QUÉBEC	(réadaptation seulement)· 930, chemin Sainte-Foy, RDC	G1S 2L4	(418) 643-6015
RIMOUSKI*·	92, 2e Rue Ouest	G5L 8B3	(418) 722-3690
RIVIÈRE-DU-LOUP·	27, rue Lévis	G5R 2R2	(418) 862-5281
ROBERVAL	878, boulevard Saint-Joseph	G8H 2L7	(418) 275-3301
ROUYN*·	33, rue Gamble Ouest	J9X 2R3	(819) 764-6783
SAINT-HYACINTHE	1200, boulevard Casavant Ouest	J2S 8B9	(514) 773-6659
SAINT-JEAN	320, boulevard du Séminaire	J3B 5K9	(514) 348-4909
SAINT-JEAN-PORT-JOLI	32, rue Fortin, C.P. 157	G0R 3G0	(418) 598-6951
SAINT-JÉROME	601, rue Fournier	J7Z 4V8	(514) 436-8011
SAINT-JOSEPH-DE-BEAUCE	1090, avenue du Palais	G0S 2V0	(418) 397-6420
SEPT-ÎLES	421, rue Arnaud	G4R 3B3	(418) 962-6140
SHAWINIGAN	2484, rue Saint-Marc	G9N 2J7	(819) 539-8351
SHERBROOKE*·	969, rue King Est	J1G 1E3	(819) 820-3053
SOREL	26, place de l'Entraide	J3P 7E3	(514) 743-5593
THETFORD-MINES	693, rue Saint-Alphonse Ouest	G6G 3X3	(418) 338-2106
TROIS-RIVIÈRES·	1420, 11e Rue	G8Y 2Z7	(819) 371-6969
VAL-D'OR	1576, chemin Sullivan	J9P 1M3	(819) 825-8231
VALLEYFIELD	85, rue Notre-Dame, local 15	J6S 1E7	(514) 371-3807
VERDUN	4555, avenue Verdun	H4G 1M4	(514) 873-7620
VICTORIAVILLE	600, boulevard Jutras Est, Place du Campus, local 50	G6P 6S2	(819) 758-3148
VILLE-MARIE	1, rue Notre-Dame Nord, C.P. 1146	J0Z 3W0	(819) 622-1116

* Les centres de services marqués d'un astérisque sont intégrés dans un centre administratif régional
· Les centres de services marqués d'un point offrent les services en réadaptation

COMMENTAIRES SUR LES ÉTATS FINANCIERS

LES FAITS SAILLANTS

La Société affiche, pour l'exercice financier 1990, un excédent des revenus sur les dépenses de 26,2 millions de dollars avant redressement de la réserve actuarielle des années antérieures.

À l'excédent de 26,2 millions de dollars, s'ajoute un redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs de 195,6 millions de dollars, ce qui porte l'excédent des revenus sur les dépenses à 221,8 millions de dollars pour l'exercice 1990. Ce redressement est le résultat de changements importants au niveau des hypothèses économiques et d'incapacité. D'une part, le taux d'inflation est demeuré en-deçà du taux anticipé et les taux d'intérêt maintenus depuis quelques années à des niveaux fort élevés ont favorisé le rendement de nos placements. D'autre part, la Société a accumulé suffisamment d'expérience en ce qui concerne les durées d'incapacité pour lui permettre de modifier graduellement ses hypothèses à long terme.

L'actif de la Société s'élevait au 31 décembre 1990 à 4 826,9 millions de dollars, soit une augmentation de 4 % par rapport à l'année précédente. Cette hausse a permis l'acquisition d'unités de dépôts au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec pour 134,5 millions de dollars.

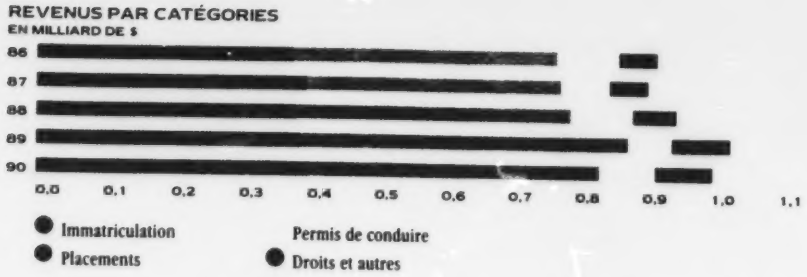
En 1990, la Société a adopté une nouvelle méthode pour comptabiliser ses unités de dépôts à participation au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Cette nouvelle méthode inscrit les dépôts à participation à une valeur axée sur la valeur marchande. Elle consiste à reconnaître la variation de la valeur marchande de ses unités selon un amortissement dégressif à un taux de 15 %.

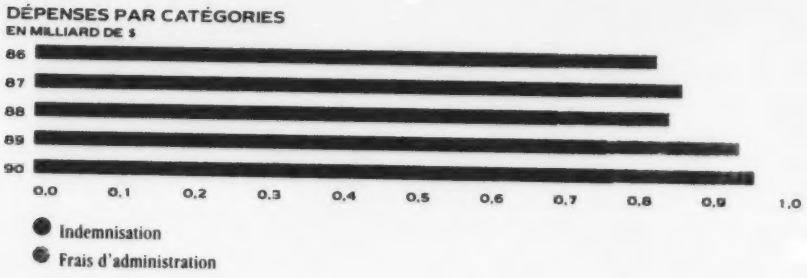
LES REVENUS

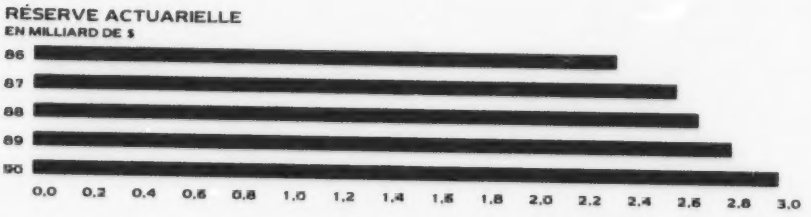
Les revenus totaux de la Société ont atteint 963,3 millions de dollars en 1990 par rapport à des revenus de 1 003,2 millions de dollars pour 1989, soit une baisse de 3,9 %. Cette baisse est attribuable à l'application d'une nouvelle méthode de comptabilisation des unités de dépôts à participation qui reflète la situation économique. Cette méthode fait reconnaître en 1990, une baisse de revenus de placement de 17,5 millions de dollars alors qu'en 1989, elle reconnaît une hausse des revenus de la Société de 52,2 millions de dollars.

La Société de l'assurance automobile dispose de quatre sources de financement. La contribution exigée de chaque propriétaire de véhicule routier lors de l'immatriculation représente 367,2 millions de dollars (38,1 %) alors que la contribution des titulaires de permis de conduire s'élève à 94,7 millions de dollars (9,8 %). Les revenus générés par les frais perçus sur les transactions d'immatriculation et de permis de conduire s'établissent à 57,3 millions de dollars (6 %). Enfin, les revenus de placement constituent l'autre source de financement avec 439,9 millions de dollars (45,7 %) auxquels s'ajoutent des revenus divers de 4,1 millions de dollars (0,4 %).

Les revenus de placement ont diminué de 10,7 % et proviennent principalement du rendement des unités de dépôts à participation du Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Le coût des unités de dépôts acquises s'est accru de 3 % en 1990. Le taux de rendement moyen pondéré des unités de dépôts à participation est de 8,18 %.







LES DÉPENSES

Les dépenses totales ont atteint 937,1 millions de dollars en 1990, soit une hausse de 1,7 % par rapport à 1989. De cette somme, 362,5 millions de dollars constituent l'accroissement de la réserve actuarielle, principalement afin de faire face aux engagements pris à l'égard des accidentés de la route de 1990.

Les dépenses d'indemnités ont atteint 405 millions de dollars dont des remboursements au gouvernement de 71,1 millions de dollars pour les coûts des services de santé attribuables aux accidents routiers et de 37,4 millions de dollars pour les frais de transport ambulancier. L'autre partie des dépenses d'indemnités, soit 296,5 millions de dollars, représente les indemnités versées dont plus de 74,7 % sont relatives à des accidents survenus au cours des années antérieures à 1990.

Notons que près de 60 % des indemnités versées aux victimes de la route sont sous forme de rentes. Le remplacement de la perte de revenus, au moment où cette perte est réellement encourue dans le temps, exige que soient capitalisées chaque année toutes les sommes nécessaires au paiement de toutes les indemnités découlant d'accidents survenus au cours de l'exercice. Les coûts relatifs aux dommages corporels des accidents de la route de 1990 sont de l'ordre de 616 millions de dollars.

Enfin, les frais d'administration s'élèvent à 169,6 millions de dollars soit une hausse de 5,3 % par rapport à ceux de l'exercice précédent. Les traitements et charges sociales accaparent 54,4 % de ces frais. Les autres dépenses importantes sont : les services administratifs et professionnels (8,5 %), les dépenses d'informatique et de bureautique (7,2 %), les locations d'espaces de bureaux et d'équipement (6,2 %), les frais de perception des contributions versées aux mandataires privés (6 %) et les frais de communications (5,3 %).

ÉTAT SOMMAIRE DES REVENUS ET DÉPENSES
(en millions de dollars)

	1990
	$
Revenus	963,3
Dépenses	937,1
Excédent des revenus sur les dépenses avant poste suivant	26,2
Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs	195,6
Excédent des revenus sur les dépenses	221,8

SOURCES DE FINANCEMENT
(en millions de dollars)

	1990
	$
Contributions d'assurance	
Immatriculation	367,2
Permis de conduire	94,8
Frais perçus sur les transactions d'immatriculation et de permis de conduire	57,3
Revenus de placements et autres	444,0
TOTAL	963,3

TAUX DE RENDEMENT MOYEN SELON DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PLACEMENT

	1990
	%
Dépôts à vue et soldes bancaires	12,93
Dépôts à participation	8,18
Taux de rendement moyen pondéré	8,27

RÉPARTITION DES DÉPENSES
(en millions de dollars)

	1990
	$
Indemnisation	767,5
Frais d'administration	169,6
TOTAL	937,1

LES ÉTATS FINANCIERS

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

J'ai vérifié le bilan de la Société de l'assurance automobile du Québec au 31 décembre 1990 ainsi que les états des revenus et dépenses, de la réserve de stabilisation et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des conventions comptables suivies et des estimations importantes préparées par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 1990, ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les conventions comptables énoncées à la note 2. Conformément aux exigences de la Loi sur le vérificateur général (L.R.Q., chapitre V-5.01), je déclare, qu'à mon avis, compte tenu de l'application rétroactive de la modification apportée à la convention comptable portant sur la comptabilisation des dépôts à participation au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec expliquée à la note 3, ces conventions ont été appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

LE VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC,

RHÉAL CHATELAIN, f.c.a.

Québec, le 28 mars 1991

CERTIFICAT RELATIF À L'ÉVALUATION DE LA RÉSERVE ACTUARIELLE DE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 1990

L'évaluation au 31 décembre 1990 du montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités présentes et futures, découlant d'accidents survenus avant le 1er janvier 1991, a été effectuée en conformité avec les exigences de l'article 153 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., chapitre A-25).

Les indemnités visées par l'évaluation sont celles prévues au Titre II, au chapitre II du Titre IV et au chapitre II du Titre V de la Loi sur l'assurance automobile pour les accidents survenus entre le 1er mars 1978 et le 1er janvier 1991 ainsi que celles prévues au chapitre III du Titre IV de ladite Loi pour les accidents survenus entre le 30 septembre 1961 et le 1er mars 1978.

Le montant de la réserve actuarielle au 31 décembre 1990 s'établit à 2 938,2 millions de dollars et constitue une provision nécessaire et suffisante au paiement desdites indemnités.

À mon avis, les données ayant servi à l'évaluation sont suffisantes et dignes de foi, les hypothèses et méthodes utilisées sont adéquates et appropriées aux circonstances et l'évaluation a été effectuée en conformité avec les principes actuariels généralement reconnus.

MARC TARDIF, f.s.a., f.i.c.a.
BLONDEAU & COMPAGNIE

Montréal, le 13 mars 1991

REVENUS ET DÉPENSES

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE	1990	1989
	(en milliers de dollars)	
		(note 3)
REVENUS		
Contributions		
Immatriculation	**367 183**	358 271
Permis de conduire	**94 744**	90 973
Frais perçus sur les transactions d'immatriculation et de permis de conduire	**57 327**	56 453
Revenus de placements (note 4)	**439 894**	492 500
Autres	**4 139**	5 006
	963 287	1 003 203
DÉPENSES		
Indemnisation		
Remplacement du revenu	**130 431**	128 772
Décès	**69 534**	45 284
Forfaitaires pour séquelles	**38 577**	44 085
Frais de séjour et vêtements	**10 798**	11 935
Frais de réadaptation	**10 126**	8 522
Expertise médicale	**5 869**	6 196
Aide personnelle et autres frais	**20 077**	13 756
Frais de transport ambulancier (note 5)	**41 025**	40 149
Coût des services de santé (note 6)	**78 539**	74 617
Augmentation de la réserve actuarielle	**362 500**	387 200
	767 476	760 516
Frais d'administration (note 7)	**169 639**	161 146
	937 115	921 662
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES AVANT ÉLÉMENT SUIVANT:	**26 172**	81 541
Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs (note 8)	**195 600**	253 500
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	**221 772**	335 041

RÉSERVE DE STABILISATION

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE	1990	1989
	(en milliers de dollars)	
SOLDE AU DÉBUT		
Solde déjà établi	**1 222 579**	939 756
Redressement		
Modification de la convention comptable portant sur la comptabilisation des dépôts à participation (note 3)	**252 432**	200 214
Solde redressé	**1 475 011**	1 139 970
Excédent des revenus sur les dépenses	**221 772**	335 041
Redevance attribuée au gouvernement du Québec aux fins d'immobilisations en matière de sécurité routière (note 11)	**(625 000)**	–
SOLDE À LA FIN	**1 071 783**	1 475 011

Conformément à la convention comptable portant sur les dépôts à participation au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec, la réserve de stabilisation tient compte de la partie inscrite des gains et pertes non réalisés sur les unités de dépôts à participation détenues par la Société, soit 219 179 280 $ (1989: 231 304 337 $) et de la partie inscrite des gains et pertes réalisés par la Caisse à la vente de placements, soit 200 247 888 $ (1989: 168 297 937 $).

B I L A N

AU 31 DÉCEMBRE	1990	1989
	(en milliers de dollars)	
		(note 3)
ACTIF		
Débiteurs	**5 084**	5 602
Revenus de placements courus	**38 253**	44 338
Frais payés d'avance	**2 855**	5 008
Dépôts au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue	**23 477**	37 790
Dépôts à participation (note 9)	**4 712 082**	4 527 325
Immobilisations (note 10)	**45 163**	20 008
	4 826 914	4 640 071
PASSIF ET RÉSERVE		
Chèques en circulation moins encaisse	**31 291**	20 612
Créditeurs et frais courus	**21 650**	17 522
Frais de transport ambulancier à payer	**–**	37 000
Dû au gouvernement du Québec (note 11)	**518 673**	78 208
Obligations envers les victimes – Réserve actuarielle (note 12)	**2 938 200**	2 771 300
Contributions reportées	**245 317**	240 418
	3 755 131	3 165 060
Réserve de stabilisation	**1 071 783**	1 475 011
	4 826 914	4 640 071

Engagements (note 13)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Jean-P. Vézina
président-directeur général

Jean-J. Frenette
administrateur

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE	1990	1989
	(en milliers de dollars)	
		(note 3)
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Excédent des revenus sur les dépenses	**221 772**	335 041
Éléments sans incidence sur les liquidités		
Augmentation nette de la réserve actuarielle	**166 900**	133 700
Amortissement des immobilisations	**3 954**	3 925
Perte sur aliénations d'immobilisations	**61**	234
Amortissement des gains et pertes réalisés et non réalisés sur les placements	**(19 825)**	(92 906)
	372 862	379 994
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	**(16 252)**	41 547
Liquidités provenant des activités d'exploitation	**356 610**	421 541
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue – variation	**14 [illegible]13**	(11 977)
Acquisitions de dépôts à participation	**(134 495)**	(451 512)
(Pertes) gains réalisés par la Caisse à la vente de placements	**(30 437)**	102 414
Acquisitions d'immobilisations	**(29 197)**	(11 009)
Produit d'aliénations d'immobilisations	**27**	430
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	**(179 789)**	(371 654)
REDEVANCE VERSÉE AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC AUX FINS D'IMMOBILISATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	**(187 500)**	(75 000)
DIMINUTION DES LIQUIDITÉS	**(10 679)**	(25 113)
LIQUIDITÉS AU DÉBUT	**(20 612)**	4 501
LIQUIDITÉS À LA FIN	**(31 291)**	(20 612)

Les liquidités déficitaires de la Société comprennent les chèques en circulation moins l'encaisse.

1. CONSTITUTION ET FONCTIONS

La Société de l'assurance automobile du Québec est une corporation au sens du Code civil, constituée par une loi (L.R.Q., chapitre R-4 et modifications).

La Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec et d'autres dispositions législatives (1990, chapitre 19), sanctionnée et entrée en vigueur le 22 juin 1990, remplace la dénomination sociale de la Régie de l'assurance automobile du Québec par « Société de l'assurance automobile du Québec ».

La Société a pour fonctions :

- d'appliquer le régime d'indemnisation des victimes de dommages corporels prévu par la Loi sur l'assurance automobile ;
- d'appliquer le régime de compensation des dommages matériels prévu par le Titre IV de la Loi sur l'assurance automobile ;
- d'appliquer le Code de la sécurité routière notamment en ce qui a trait à l'immatriculation des véhicules routiers, aux permis et aux licences, aux normes de sécurité routière concernant les véhicules ainsi qu'aux obligations en cas d'accident ;
- de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers sur la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés.

En vertu de modifications à sa loi constitutive (1990, chapitre 83), la Société exerce à compter du 1er janvier 1991 les fonctions supplémentaires suivantes :

- assurer la surveillance et le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises sur route et en entreprise, notamment en ce qui a trait à l'application :
  - des dispositions du Code de la sécurité routière ;
  - des dispositions législatives et réglementaires reliées au transport routier qui relèvent de la responsabilité des ministères et organismes désignés par le gouvernement, dans la mesure et aux conditions déterminées par entente conformément au Titre VIII.2 du Code de la sécurité routière ;
- assumer un rôle de coordination opérationnelle en matière de contrôle du transport routier entre les ministères et organismes concernés et favoriser un contrôle routier accru sur tout le territoire du Québec.

La Société jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement. Elle perçoit les droits exigibles lors de l'immatriculation d'un véhicule et de la délivrance d'un permis de conduire.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon la méthode de la comptabilité d'exercice et les conventions comptables énoncées ci-dessous. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

a) Dépôts au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec

Les dépôts à participation sont comptabilisés à une valeur axée sur la valeur marchande.

Cette valeur est constituée du coût d'acquisition des unités de dépôts à participation augmenté de la partie amortie de l'écart entre la valeur marchande des unités détenues par la Société et leur coût d'acquisition et diminué de la partie non amortie des gains et pertes réalisés par la Caisse à la vente de placements.

L'écart entre la valeur marchande des unités de dépôts à participation et leur coût d'acquisition ainsi que la partie non amortie des gains et pertes réalisés par la Caisse à la vente de placements sont imputés aux opérations selon la méthode de l'amortissement dégressif au taux de 15 % l'an.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées à leur coût d'origine. Elles sont amorties comme suit :

	Méthode	Vie utile
Bâtisses	Linéaire	50 ans
Équipement	Linéaire	5 ans
Matériel informatique et logiciels	Linéaire	Maximum 5 ans
	Compte tenu de la valeur résiduelle	

Les acquisitions d'équipement, de matériel informatique et de logiciels dont le coût unitaire est inférieur au seuil minimum de capitalisation sont imputées aux opérations ainsi que le mobilier, l'agencement et les améliorations des aires locatives.

Le nouvel immeuble du siège social actuellement en construction comprend tous les coûts directs s'y rapportant.

c) Réserve actuarielle

La réserve actuarielle correspond :

1. pour les demandes produites et acceptées, à la valeur capitalisée des indemnités de remplacement du revenu et de décès ainsi que des autres indemnités, déduction faite de la valeur actualisée des recouvrements ;
2. pour les demandes à l'étude ou non encore produites, à la valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront ;
3. pour les frais de gestion futurs, à la valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités.

d) Réserve de stabilisation

L'excédent des revenus sur les dépenses de chaque exercice, incluant le redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs, est viré à la réserve de stabilisation.

La politique de la Société est de redistribuer aux assurés la réserve de stabilisation sous différentes formes, entre autres, par des baisses ou des gels des contributions ou par une majoration des indemnisations.

e) Contributions

Les contributions d'immatriculation et de permis de conduire sont inscrites aux revenus selon la période qui s'étend du premier jour du mois de leur émission ou de leur renouvellement jusqu'au dernier jour du mois précédant leur échéance.

3. MODIFICATION DE CONVENTION COMPTABLE

À compter du présent exercice, les dépôts à participation au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec détenus par la Société sont comptabilisés selon une méthode axée sur la valeur marchande alors qu'auparavant ils étaient comptabilisés au coût d'acquisition et que les gains et pertes réalisés par la Caisse à la vente de placements étaient reportés et amortis sur une période de 10 ans selon la méthode de l'amortissement linéaire.

Cette modification de convention comptable, appliquée de façon rétroactive, a eu pour effet d'augmenter (de diminuer) les postes suivants des états financiers :

	1990	1989
	(en milliers de dollars)	
Dépôts à participation	**38 129**	(12 132)
Revenus de placements reportés	**(196 774)**	(264 564)
Réserve de stabilisation	**234 903**	252 432
Revenus de placements	**(17 529)**	52 218
Excédent des revenus sur les dépenses	**(17 529)**	52 218

4. REVENUS DE PLACEMENTS

	1990	1989
	(en milliers de dollars)	
Dépôts à participation :		
Revenu attribué	**377 835**	496 484
Pertes (gains) réalisés à la vente de placements	**30 437**	(102 414)
	408 272	394 070
Amortissement des gains et pertes réalisés par la Caisse de dépôt et placement du Québec à la vente de placements	**31 950**	42 959
Amortissement de l'écart entre la valeur marchande des unités de dépôts à participation et leur coût d'acquisition	**(12 125)**	49 947
	428 097	486 976
Dépôts à vue	**10 974**	4 703
Soldes bancaires	**823**	821
	439 894	492 500

5. FRAIS DE TRANSPORT AMBULANCIER

La Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec et d'autres dispositions législatives (1990, chapitre 19), sanctionnée et entrée en vigueur le 22 juin 1990, prévoit le versement par la Société d'une contribution annuelle au coût du transport ambulancier. La contribution de l'exercice s'établit à 37 425 000 $ (1989 : 37 000 000 $).

6. COÛT DES SERVICES DE SANTÉ

Ce coût comprend 71 140 103 $ (1989 : 67 881 778 $) à titre de versement annuel au gouvernement du Québec pour le remboursement du coût des services de santé consécutif aux accidents routiers.

7. FRAIS D'ADMINISTRATION

	1990	1989
	(en milliers de dollars)	
Traitements et charges sociales	**92 330**	83 413
Frais de déplacement	**2 330**	2 304
Frais de perception des contributions	**10 242**	9 695
Services administratifs et professionnels	**14 498**	15 120
Frais de communication	**8 926**	9 121
Information et publicité	**5 207**	4 486
Mobilier, agencement et équipement	**1 446**	1 745
Frais d'entretien	**720**	668
Location de locaux et d'équipement	**10 468**	10 060
Matériel informatique et bureautique	**3 302**	4 235
Location et entretien de matériel informatique et bureautique	**8 941**	7 879
Impression, fournitures et autres dépenses	**7 275**	8 495
Amortissement des immobilisations	**3 954**	3 925
	169 639	161 146

8. REDRESSEMENT DE LA RÉSERVE ACTUARIELLE DES EXERCICES ANTÉRIEURS

Une comparaison de la réserve des années antérieures établie au 31 décembre 1990 avec celle anticipée sur la base de l'évaluation précédente permet d'établir à **195 600 000 $** (1989 : 253 500 000 $) le montant dégagé par l'ensemble des changemens effectués ou des écarts observés dans le cadre de l'évaluation actuarielle au 31 décembre 1990.

De ce montant, **93 400 000 $** (1989 : 133 100 000 $) dépendent de facteurs économiques ; le solde découle d'autres facteurs notamment les hypothèses reliées aux durées d'incapacité.

9. DÉPÔTS À PARTICIPATION

Les dépôts à participation au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec sont exprimés en unités et chaque unité confère à son détenteur une participation proportionnelle à l'avoir net et au revenu net du Fonds général. Ces unités sont remboursables sur préavis selon les modalités des règlements de la Caisse, à la valeur marchande de l'avoir net du Fonds général à la fin de chaque mois.

	1990	1989
Nombre d'unités	**6 037 050**	5 870 360
Valeur comptable des unités		
Coût d'acquisition des unités	**4 673 352 759 $**	4 539 457 104 $
Plus : partie amortie de l'écart entre la valeur marchande et le coût d'acquisition des unités	**219 179 280 $**	231 304 337 $
Moins : partie non amortie des gains et pertes réalisés par la Caisse à la vente de placements	**181 049 726 $**	243 436 240 $
	4 712 082 313 $	4 527 325 201 $
Valeur marchande	**4 824 423 385 $**	5 053 792 337 $
Pourcentage des unités détenues dans le Fonds général	**24,9 %**	24,9 %

10. IMMOBILISATIONS

	1990			1989
				(en milliers de dollars)
	COÛT	AMORTISSEMENT ACCUMULÉ	COÛT NON AMORTI	COÛT NON AMORTI
Terrain	1 636	–	1 636	1 636
Immeuble du siège social en construction	35 541	–	35 541	7 074
Bâtisse	3 294	263	3 031	3 097
Équipement	686	612	74	91
Matériel informatique et logiciels	20 354	15 473	4 881	8 110
	61 511	16 348	45 163	20 008

Le coût projeté de l'immeuble du siège social en construction est de **50 000 000 $** dont **35 541 000 $** sont inscrits aux immobilisations et **9 554 000 $** aux engagements pour l'exercice 1991.

11. DÛ AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

En vertu de la Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec et d'autres dispositions législatives (1990, chapitre 19), sanctionnée le 22 juin 1990, la Société verse au Fonds consolidé du revenu une redevance de 625 000 000 $ aux fins d'immobilisations en matière de sécurité routière. Cette redevance ne peut avoir pour effet de porter la réserve de stabilisation à moins de 20 % de la réserve actuarielle. Un montant de 112 500 000 $ a été versé au gouvernement au cours de l'exercice et le solde de 512 500 000 $ sera versé de la façon suivante :

	(en milliers de dollars)
1991	150 000
1992	150 000
1993	105 000
1994	86 250
1995	21 250

12. OBLIGATIONS ENVERS LES VICTIMES – RÉSERVE ACTUARIELLE

	1990	1989
	(en milliers de dollars)	
Indemnisation :		
Demandes produites et acceptées :		
Valeur capitalisée des indemnités futures incluant la revalorisation des rentes	**2 601 500**	2 482 500
Demandes à l'étude ou non encore produites :		
Valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront	**170 200**	138 200
	2 771 700	2 620 700
Frais de gestion futurs :		
Valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités	**166 500**	150 600
	2 938 200	2 771 300

13. ENGAGEMENTS

Au 31 décembre 1990, les engagements contractuels minimaux pour la construction et l'aménagement de l'immeuble du siège social, la location de locaux, l'acquisition de matériel informatique et de logiciels et pour le programme d'intervention en réadaptation se répartissent comme suit :

	(en milliers de dollars)
1991	25 545
1992	4 043
1993	2 929
1994	2 288
1995	1 205
1996 et exercices subséquents	1 193
	37 203

14. RÉGIMES DE RETRAITE

Les employés de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) et au Régime de retraite des fonctionnaires (RRF). Ces régimes sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Les contributions de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 3 780 902 $ (1989 : 3 505 311 $). Les obligations de la Société envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses contributions pour services courants à titre d'employeur.

15. MANDAT DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

À titre de mandataire du gouvernement du Québec, la Société a perçu des droits d'immatriculation et de permis de conduire de 425 894 934 $ (1989 : 368 030 771 $).

16. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de 1989 ont été redressés pour refléter la modification de la convention comptable mentionnée à la note 3 et ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 1990.